

RELAZIONE D'INCHIESTA

INCIDENTE
occorso all'aeromobile
ASW 20L marche D-1110,
9 chilometri Nord-Est di Porlezza (CO),
7 maggio 2011

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA DI SICUREZZA

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, di cui all'art. 4 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. **Essa conduce, in modo indipendente, le inchieste di sicurezza.**

Ogni incidente e ogni inconveniente grave occorso ad un aeromobile dell'aviazione civile è sottoposto ad inchiesta di sicurezza, nei limiti previsti dal combinato disposto di cui ai paragrafi 1 e 4 dell'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

Per inchiesta di sicurezza si intende un insieme di operazioni comprendente la raccolta e l'analisi dei dati, l'elaborazione delle conclusioni, la determinazione della causa e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni di sicurezza.

L'unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non nell'attribuire colpe o responsabilità (art. 1, paragrafo 1, regolamento UE n. 996/2010). Essa, conseguentemente, è condotta indipendentemente e separatamente da inchieste (come ad esempio quella dell'autorità giudiziaria) finalizzate all'accertamento di colpe o responsabilità.

L'inchiesta di sicurezza è condotta in conformità con quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561) e dal regolamento UE n. 996/2010.

Ogni inchiesta di sicurezza si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave. Essa può contenere, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza, che consistono in una proposta formulata a fini di prevenzione.

Una raccomandazione di sicurezza non costituisce, di per sé, una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente (art. 17, paragrafo 3, regolamento UE n. 996/2010).

La relazione garantisce l'anonimato di coloro che siano stati coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave (art. 16, paragrafo 2, regolamento UE n. 996/2010).

GLOSSARIO

ANSV: Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

FT: foot (piede), unità di misura, 1 ft = 0,3048 metri.

KT: knot (nodo), unità di misura, miglio nautico (1852 metri) per ora.

UTC: Coordinated Universal Time, orario universale coordinato.

INCIDENTE
aeromobile Alexander Schleicher ASW 20L marche D-1110

Tipo di aeromobile: aliante Alexander Schleicher ASW 20L.		Marche di identificazione: D-1110.		Data: 7 maggio 2011. Ora: 12.30' UTC.	
Natura del volo: turismo.		Persone a bordo: una (pilota).		Luogo dell'evento: 9 km Nord-Est di Porlezza (CO).	
Danni all'aeromobile: ingenti.		Lesioni a persone: nessuna.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (pilota)					
Età: 56 anni.	Sesso: maschile.	Titoli aeronautici: in corso di validità.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: 469h totali, 300h circa sul modello di aeromobile.	
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità.			Controlli manutentivi: in regola.		
Informazioni meteorologiche: 3/8 di nubi a 8000 piedi, visibilità ottima, vento debole da Sud-Ovest.					

Descrizione dell'evento.

L'aliante era decollato dall'aeroporto di Calcinate del Pesce (VA), alle 10.00 UTC, per effettuare un volo turistico in zona. Sulla base delle dichiarazioni del pilota e dell'analisi dei dati registrati dal *data logger* presente a bordo è stato possibile ricostruire quanto segue. Dopo il decollo l'aliante dirigeva verso Nord, in direzione del monte Tamaro, e successivamente verso Est, in direzione del monte Bregagno. Successivamente veniva sorvolato il lago di Como fino al monte Legnone. A questo punto, in assenza di condizioni ambientali favorevoli al veleggiamento, l'aliante iniziava a perdere progressivamente quota (la quota massima raggiunta durante il volo è stata di 2501 m). Il pilota decideva pertanto di dirigersi verso Porlezza (CO) per effettuare un atterraggio "fuori campo" in un'area conosciuta. Giunto in prossimità del luogo prescelto per l'atterraggio e disponendo ancora di un significativo margine di quota, il pilota si portava su un costone a Nord dell'area di atterraggio, riuscendo a guadagnare ancora un po' di quota. Incoraggiato proprio dal fatto di aver guadagnato nuovamente quota, il pilota decideva di proseguire nella esplorazione della zona, al fine di trovare un'ascendenza idonea che potesse permettergli di ritornare all'aeroporto di partenza. Si dirigeva pertanto a Nord, verso il monte Bregagno, ma, non intercettando alcuna termica, decideva di tornare verso Porlezza per atterrare. Virando quindi verso Sud il pilota sorvolava un crinale alto circa 1200 m; durante questa fase l'aliante perdeva quota e impattava le chiome degli alberi poco oltre la sommità del crinale stesso, rimanendo incastrato tra le piante a circa due metri dal suolo, sul

punto individuato dalle coordinate geografiche 46°04'13''N 09°14'20''E, circa 9 km a Nord-Est di Porlezza (CO). Il pilota riusciva comunque a lasciare l'abitacolo rimanendo incolume.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate.

Dall'analisi dei dati registrati dal *data logger* si rileva che l'aliante, nel superare il predetto crinale con prua Sud, aveva una separazione dal terreno inferiore ai 100 m. Dall'esame delle evidenze sul relitto e sulla base delle dichiarazioni del pilota si evince che l'aeromobile ha smaltito la maggior parte dell'energia cinetica nell'urto contro le chiome degli alberi, terminando la sua corsa in caduta quasi verticale (entrambe le semiali hanno riportato danni, in particolare la sinistra, mentre il troncone di coda si è spezzato, rimanendo piagato verso il basso con un'angolazione di circa 90°).

Cause.

Per quanto accertato, la causa dell'incidente è riconducibile sostanzialmente al fattore umano. In particolare, la inadeguata quota mantenuta nella parte terminale del volo non ha consentito al pilota di sorvolare, in sicurezza, gli ostacoli presenti lungo la rotta. Non si può escludere che all'evento possa aver contribuito una corrente discendente incontrata in prossimità del crinale sorvolato.