

## INCIDENTE a/m PIPER PA 18-150, marche I-BGMT (N. A/5/04)

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	PA 18-150 Super Cub, marche I-BGMT.
<b>Data e ora</b>	14 febbraio 2004, 12.30 UTC.
<b>Località dell'evento</b>	Aviosuperficie non segnalata del ghiacciaio del Brulé (Aosta).
<b>Descrizione dell'evento</b>	Durante la fase di atterraggio sull'aviosuperficie, il carrello del velivolo ha urtato un blocco di neve ghiacciata, riportando il collasso del trapezio del carrello.
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Aero Club Aosta.
<b>Natura del volo</b>	Turismo.
<b>Persone a bordo</b>	Due, pilota e passeggero.
<b>Danni a persone e cose</b>	Pilota e passeggero incolumi. Danni al trapezio del carrello. Nessun danno a terzi (si vedano le foto nell'Allegato B).
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	Pilota maschio, età 42 anni, licenza di pilota privato PPL e visita medica in corso di validità.
<b>Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore</b>	Velivolo monomotore ad ala alta, propulso da un Lycoming O-320-A2B.
<b>Informazioni sull'aeroporto</b>	Aviosuperficie non segnalata del ghiacciaio del Brulé (AO) (si veda l'Allegato A).
<b>Informazioni meteorologiche</b>	Le condizioni meteorologiche sulla Valle d'Aosta e in particolare sulla Valpelline erano ottime, con assenza di nubi e vento, sia a livello dell'aviosuperficie sia in quota. Un campo barico livellato praticamente su tutta Europa permetteva di prevedere il perdurare di tali condizioni anche per la giornata successiva.
<b>Altre informazioni</b>	Nessuna.
<b>Analisi</b>	Con riferimento alla dichiarazione del pilota, l'evento si è verificato al termine della corsa di atterraggio sul ghiacciaio del Brulé.

Il velivolo era quasi fermo quando lo sci sinistro ha urtato un blocco di neve ghiacciata (si vedano la foto in Allegato B e C), riportando il collasso del trapezio del carrello.

Secondo quanto dichiarato, prima di procedere all'atterraggio, il pilota aveva compiuto una ricognizione sull'aerea che intendeva utilizzare per l'atterraggio.

Lo sbocco del ghiacciaio (la "testata") era stato sorvolato ad una quota di 10.000 piedi, dove era stato possibile apprezzare l'assenza di turbolenza; successivamente, era stato sorvolato l'intero ghiacciaio a 10.700 piedi (circa 400 piedi dal suolo) per la valutazione della presenza di ostacoli.

Durante la ricognizione dell'aviosuperficie erano stati avvistati alcuni blocchi di neve ma, a detta del pilota, sottovalutati, in quanto a consistenza. Inoltre, in considerazione dell'ora e delle condizioni di insolazione del ghiacciaio, la neve era stata valutata "bagnata".

Di fatto, durante l'atterraggio, la neve si è rivelata inaspettatamente più gelata e quindi dura e "veloce", estendendo la corsa di decelerazione oltre la lunghezza stimata, andando inoltre ad interessare la superficie irregolare osservata precedentemente dal pilota caratterizzata da blocchi di neve che, all'impatto con il carrello, risultavano improvvisamente più resistenti, tali da provocare il collasso del trapezio del carrello.

**Causa identificata o probabile**

Valutazione non corretta da parte del pilota dello stato e della consistenza della neve che interessava l'aviosuperficie del ghiacciaio del Brulé.

**Allegato A:**

aviosuperficie ghiacciaio del Brulé.

**Allegato B:**

foto aeromobile I-BGMT.

**Allegato C:**

foto superficie ghiacciata.

Aviosuperficie Ghiacciaio del Brulé

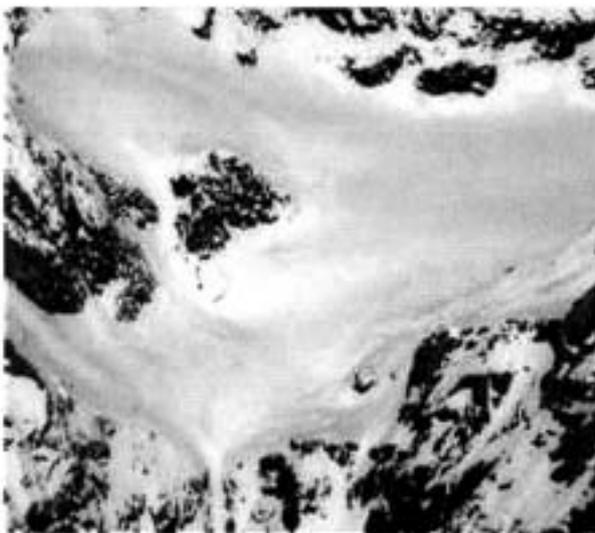
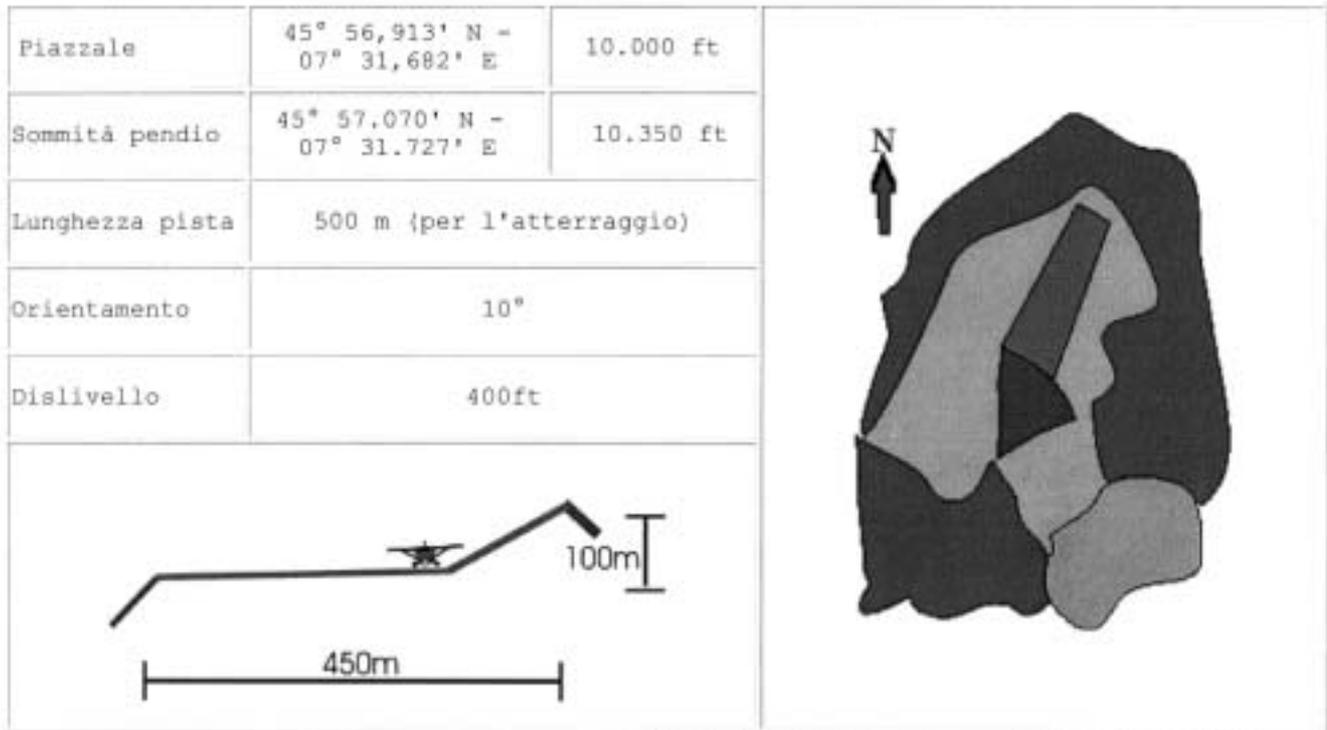


Figura 1

Il ghiacciaio del Brulé visto dalla Valpelline a oltre 11000 ft di quota



Figura 2

La zona del ghiacciaio del Brulé

Foto 1



Aeromobile I-BGMT dopo l'incidente.

Foto 2



Particolare del trapezio carrello danneggiato.

Foto 3



Superficie ghiacciata.