

RELAZIONE D'INCHIESTA

**INCIDENTE
occorso all'aeromobile
ASK21 marche I-SABI,
aeroporto di Rieti,
4 gennaio 2015**

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 commi 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, comma 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, comma 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, comma 2, regolamento UE n. 996/2010).

GLOSSARIO

AGL: Above Ground Level, al di sopra del livello del suolo.

AFIU: Aerodrome Flight Information Unit, Ente informazioni volo aeroportuale.

ANSV: Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

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

HPA: hectopascal, unità di misura della pressione pari a circa un millesimo di atmosfera.

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

QNH: regolaggio altimetrico per leggere al suolo l'altitudine dell'aeroporto.

UTC: Universal Time Coordinated, orario universale coordinato.

INCIDENTE aeromobile ASK21 marche I-SABI

Tipo di aeromobile: aliante Schleicher ASK21.		Marche di identificazione: I-SABI.		Data: 4 gennaio 2015. Ora: intorno alle 10.53' UTC.	
Natura del volo: turismo.		Persone a bordo: due (pilota e passeggero).		Luogo dell'evento: aeroporto di Rieti.	
Danni all'aeromobile: ingenti (distacco completo della trave di coda, danni alla semiala destra ed alla parte inferiore della fusoliera).		Lesioni a persone: nessuna.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (pilota)					
Età: 65 anni.	Sesso: maschile.	Titoli aeronautici: in corso di validità.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: pilota istruttore con circa 700h totali, di cui circa 600h sul tipo di aeromobile.	
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità.			Controlli manutentivi: in regola.		
Informazioni meteorologiche: vento proveniente da 280°, intensità 8 nodi, visibilità ottima, QNH 1018 hPa.					

Descrizione dell'evento.

Durante l'atterraggio sulla pista 16L dell'aeroporto di Rieti, l'aliante, quando prossimo al *touch-down*, stallava ed impattava il terreno, imbardando successivamente a destra e riportando estesi danni.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate.

L'aliante era decollato al traino dall'aeroporto di Rieti. Lo sgancio dal velivolo trainatore avveniva a circa 1000 m AGL. Dopo un breve volo di veleggiamento, il pilota si portava all'atterraggio, dopo aver ricevuto le opportune informazioni dalla locale AFIU. A questo punto decideva di effettuare un avvicinamento ripido per pista 16L, impostando una velocità di 90 km/h, con diruttori estratti. Il vento spirava da 280° ed aveva una intensità di 8 nodi. Arrivato ad ali livellate sulla pista, il pilota si rendeva conto di avere oltrepassato la metà della pista, valutando contestualmente che la restante porzione di pista non sarebbe stata sufficiente per effettuare, in sicurezza, l'atterraggio, tenuto anche conto che alla fine della pista stessa erano schierati, come da lui dichiarato, degli alianti in attesa di decollare.

Valutata positivamente l'energia posseduta dall'aliante (circa 150 km/h), il pilota, retratti i diruttori, decideva di effettuare una richiamata per portarsi in sottovento destro per pista 16L, dove, stando

alla sua dichiarazione, riportava di avere una quota di circa 40/50 m. Si allineava quindi nuovamente per pista 16L, effettuando l'avvicinamento ad una velocità di circa 85 km/h, con diruttori retratti. Ormai prossimo alla pista, a circa 3 m da terra, il pilota effettuava una leggera richiamata, avvertendo delle vibrazioni, con successivo stallo dell'aliante, conseguente impatto di entrambe le ruote sulla pista ed imbardata a destra. L'aliante riportava estesi danni, tra cui il distacco completo della struttura della trave di coda.

In entrambi gli avvicinamenti il vento presente aveva una significativa componente di vento in coda, tale da contribuire ad una sensibile diminuzione della velocità relativa. La velocità dichiarata dal pilota (circa 85 km/h nell'ultimo avvicinamento), la componente di vento in coda valutata qualitativamente in circa 7/8 km/h, nonché il rallentamento dovuto alla piccola richiamata effettuata dal pilota nell'imminenza della toccata hanno portato l'aliante in una situazione di pre-stallo (circa 74 km/h, come da dato del costruttore), che rapidamente decadeva in uno stallo quando l'aliante era a 3 metri di altezza.

Cause.

L'incidente è attribuibile alla perdita di controllo dell'aeromobile nell'imminenza del *touch-down*. Tale perdita di controllo è dipesa da una inadeguata valutazione da parte del pilota dei parametri di volo e del contesto ambientale.