

RELAZIONE D'INCHIESTA

**INCIDENTE
OCCORSO ALL'AEROMOBILE
Rolladen Schneider LS-4, marche I-IVFC
Vazia, Coccodrillo (Rieti)
30 giugno 2006**

**AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DEL VOLO**

www.ansv.it

e-mail: safety.info@ansv.it

INDICE

| | |
|--|-----|
| INDICE | I |
| OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA | III |
| PREMESSA | IV |
| | |
| CAPITOLO I – INFORMAZIONI SUI FATTI | 1 |
| 1. GENERALITA' | 1 |
| 1.1. STORIA DEL VOLO | 1 |
| 1.2. LESIONI RIPORTATE DALLE PERSONE | 2 |
| 1.3. DANNI RIPORTATI DALL'AEROMOBILE | 2 |
| 1.4. ALTRI DANNI | 2 |
| 1.5. INFORMAZIONI RELATIVE AL PERSONALE | 4 |
| 1.5.1. Equipaggio di condotta | 4 |
| 1.5.2. Esperienza di volo | 4 |
| 1.6. INFORMAZIONI SULL'AEROMOBILE | 4 |
| 1.6.1. Dati tecnici generali | 4 |
| 1.6.2. Dati amministrativi | 5 |
| 1.7. INFORMAZIONI METEOROLOGICHE | 5 |
| 1.8. ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE | 5 |
| 1.9. COMUNICAZIONI | 6 |
| 1.10. INFORMAZIONI SULL'AEROPORTO | 6 |
| 1.11. REGISTRATORI DI VOLO | 6 |
| 1.12. ESAME DEL RELITTO | 6 |
| 1.13. INFORMAZIONI DI NATURA MEDICA E PATOLOGICA | 8 |
| 1.14. INCENDIO | 9 |
| 1.15. ASPETTI RELATIVI ALLA SOPRAVVIVENZA | 9 |
| 1.16. PROVE E RICERCHE EFFETTUATE | 9 |
| 1.17. INFORMAZIONI ORGANIZZATIVE E GESTIONALI | 15 |
| 1.18. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI | 15 |

| | |
|---|-----------|
| 1.18.1.Scopo del volo | 15 |
| 1.18.2.Impiego recente dell'aliante | 16 |
| 1.19. TECNICHE DI INDAGINE UTILI O EFFICACI | 16 |
| CAPITOLO II – ANALISI | 17 |
| 2. GENERALITA' | 17 |
| 2.1. AMBIENTE | 17 |
| 2.1.1. Condizioni meteorologiche..... | 17 |
| 2.1.2. Tracce | 17 |
| 2.2. MACCHINA..... | 17 |
| 2.2.1. Condizioni strutturali | 17 |
| 2.2.2. Manutenzione | 18 |
| 2.3. UOMO | 18 |
| 2.3.1. Titoli aeronautici..... | 18 |
| 2.3.2. Condizioni psico-fisiche..... | 18 |
| 2.4. DINAMICA DELL'INCIDENTE..... | 18 |
| CAPITOLO III – CONCLUSIONI | 21 |
| 3.1. EVIDENZE..... | 21 |
| 3.2. CAUSA PROBABILE E FATTORI CAUSALI..... | 21 |
| CAPITOLO IV – RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA | 23 |
| 4 RACCOMANDAZIONI..... | 23 |
| ELENCO ALLEGATI | 24 |

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA

L'inchiesta tecnica relativa all'evento in questione, così come disposto dall'art. 827 del codice della navigazione, è stata condotta in conformità con quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) conduce le inchieste tecniche di sua competenza con **“il solo obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti, escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità”** (art. 3, comma 1, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, per ciascuna inchiesta relativa ad un incidente, redige una relazione, mentre, per ciascuna inchiesta relativa ad un inconveniente, redige un rapporto. Le relazioni ed i rapporti possono contenere raccomandazioni di sicurezza, finalizzate alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti (art. 12, commi 1 e 2, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

Nelle relazioni è salvaguardato il diritto alla riservatezza delle persone coinvolte nell'evento e di quelle che hanno fornito informazioni nel corso dell'indagine; nei rapporti è altresì salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento (art. 12, comma 3, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

“Le relazioni e i rapporti d'inchiesta e le raccomandazioni di sicurezza non riguardano in alcun caso la determinazione di colpe e responsabilità” (art. 12, comma 4, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66), ma hanno il solo scopo di fornire insegnamenti idonei a prevenire futuri incidenti.

PREMESSA

L'incidente si è verificato il 30 giugno 2006, alle ore 12.45 UTC, presso Vazia, in località Coccodrillo, in provincia di Rieti, ed ha interessato l'aliante Rolladen Schneider LS-4 marche I-IVFC, di proprietà dell'Aero Club d'Italia, ma in esercizio all'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti.

L'incidente è stato comunicato all'Agenzia dall'AFIS di Rieti a poche ore dall'evento.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, ai sensi del decreto legislativo n. 66/1999, ha condotto l'inchiesta tecnica in conformità all'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

L'investigatore incaricato ha effettuato il sopralluogo operativo il giorno stesso dell'incidente.

CAPITOLO I

INFORMAZIONI SUI FATTI

1. GENERALITA'

L'incidente si è verificato presso Vazia, in località Coccodrillo (RI), in data 30 giugno 2006, nel corso di un volo previsto all'interno di uno stage di perfezionamento organizzato dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti.

1.1. STORIA DEL VOLO

Alle ore 10.46 UTC (12.46 ora locale) del 30 giugno 2006 il pilota dell'aliante monoposto LS-4 marche I-IVFC comunicava all'operatore in servizio presso l'AFIS (Aerodrome Flight Information Service) di Rieti (Rieti Radio) l'intenzione di effettuare un volo senza piano di volo con rientro stimato per le ore 20.00 locali.

Alle 10.54 UTC, l'aliante, al traino del Cessna 305C marche I-EIAX, decollava per pista 34 destra (Allegato A); nei due minuti successivi, il pilota del velivolo da traino rivolgeva numerosi suggerimenti perché l'aliante correggesse la propria posizione rispetto a quella del traino stesso, fino a chiederne lo sgancio ad una quota di circa 700 m.

L'istruttore a terra, in contatto radio con l'aliante, al corrente dell'interruzione del traino, coordinava le successive fasi di atterraggio e preparava un nuovo decollo.

Alle ore 11.38 UTC, l'aliante I-IVFC, questa volta trainato dall'aeromobile Robin DR 400/180R marche D-EISG, decollava nuovamente; in tale circostanza, le operazioni si svolgevano regolarmente fino allo sgancio, avvenuto alle 11.43 UTC alla quota di 1000 m s.l.m., sempre sotto il coordinamento del pilota istruttore in contatto radio.

Sull'aeroporto di Rieti, nell'arco di tempo corrispondente ai due successivi decolli, le condizioni meteorologiche si mantenevano pressoché immutate e caratterizzate da vento debole e visibilità di 9000 m.

Successivamente allo sgancio, il pilota non comunicava più via radio con l'istruttore a terra in ordine alla propria posizione. Trascorsi circa 20', si attivava una ricerca radio che coinvolgeva progressivamente più aeromobili in volo al fine di identificare la posizione attuale dell'I-IVFC;

intorno alle ore 12.45 UTC, l'operatore di Rieti Radio riceveva la segnalazione dell'incidente da parte dei Vigili del fuoco di Rieti.

Secondo le testimonianze raccolte, l'aliante è stato visto precipitare, in un moto a spirale ("avvitamento"). Precipitando, l'aeromobile ha impattato contro un caseggiato disabitato nel borgo di Vazia, in località Coccodrillo (Rieti), in corrispondenza delle coordinate geografiche 42° 26' 38" N, 12° 55' 53" E. Tale località, alle pendici del monte Terminillo, ad un'altitudine di 813 m, è posta ad una distanza di circa 7 km in linea d'aria dall'aeroporto di partenza. Dal luogo dell'incidente, zona disagiata per l'effettuazione di un eventuale atterraggio fuori campo laddove necessario, una stretta vallata, distante circa un centinaio di metri, introduce alla conca reatina, che si trova a 405 m s.l.m. (Allegato "B").

I soccorsi, coordinati dalla Polizia di Stato e dal Corpo forestale dello Stato, sollecitamente arrivati sul luogo dell'impatto, consentivano solo di constatare il decesso del pilota.

1.2. LESIONI RIPORTATE DALLE PERSONE

| <i>lesioni</i> | <i>equipaggio</i> | <i>passaggeri</i> | <i>altri</i> |
|----------------|-------------------|-------------------|--------------|
| mortali | 1 | - | - |
| gravi | - | - | - |
| lievi | - | - | - |

1.3. DANNI RIPORTATI DALL'AEROMOBILE

L'aeromobile è andato completamente distrutto in seguito al violento impatto con il caseggiato.

1.4. ALTRI DANNI

L'impatto dell'aeromobile contro il caseggiato ha causato una voragine sul tetto dello stesso e gravi danneggiamenti al suo interno (foto n. 1 e n. 2).



Foto n. 1 e n. 2: luogo dell'impatto e parti del relitto.



1.5. INFORMAZIONI RELATIVE AL PERSONALE

1.5.1. Equipaggio di condotta

Pilota ai comandi: maschio, nazionalità italiana, età 53 anni.

Titoli aeronautici: licenza di pilota di aliante e di pilota privato di velivolo, in corso di validità.

Abilitazioni: SEP (Land), motoaliante, acrobatica; radiotelefonica in lingua italiana.

Controllo medico: in corso di validità.

1.5.2. Esperienza di volo

Ore di volo totali su aliante: 28h 18'.

Ore di volo su aliante effettuate negli ultimi 5 giorni: 6h 7' (5 decolli, 4 atterraggi).

Ore di volo totali su aeromobile SEP: 793h.

Ore di volo su aeromobile SEP (Single Engine Piston) effettuate nell'ultimo anno: 33h 29'.

Si evidenzia che l'incidente è occorso in occasione dei primi voli che il pilota effettuava su questo tipo di aliante (Rolladen Schneider LS-4).

1.6. INFORMAZIONI SULL'AEROMOBILE

1.6.1. Dati tecnici generali

L'aliante LS-4 è un monoposto di apertura alare 15 m (foto n. 3) omologato nella categoria "standard", progettato e costruito in Germania dalla Rolladen Schneider, il cui peso massimo al decollo è di 472 kg.



Foto n. 3: aliante LS-4 uguale a quello incidentato.

La velocità massima permessa è di 270 km/h (180 km/h in aria turbolenta), mentre la velocità di manovra (velocità alla quale è consentito azionare a fondo corsa i comandi di volo) è di 180 km/h. La velocità di stallo varia tra 65-80 km/h, in funzione delle condizioni di carico alare (rapporto tra il peso dell'aeromobile e la superficie alare).

1.6.2. Dati amministrativi

| | |
|--|------------------------------------|
| Tipo di aeromobile: | alianti LS-4. |
| Anno di costruzione: | 1982. |
| Numero di costruzione: | 4278. |
| Marche di immatricolazione: | I-IVFC. |
| Certificato di immatricolazione: | n. 7510. |
| Certificato di navigabilità: | n. 978/a, in corso di validità. |
| Proprietario: | Aero Club d'Italia. |
| Esercente: | Aero Club Centrale di Volo a Vela. |
| Nota assicurativa: | in corso di validità. |
| Programma di ispezione: | programma del costruttore. |
| Ultima ispezione eseguita (100h): | 5.5.2006. |
| Ore di volo totali: | 5624h 20'. |
| Ore di volo effettuate dal 13.5.2006 al 30.6.2006: | 55h 38' (19 decolli e atterraggi). |
| Inconvenienti segnalati prima dell'evento: | nessuno. |
| Condizioni di carico dell'aeromobile: | nei limiti. |

1.7. INFORMAZIONI METEOROLOGICHE

Nell'arco di tempo intercorso fra i due successivi decolli effettuati nel corso della mattinata, i bollettini meteorologici indicavano condizioni locali pressoché costanti e caratterizzate da vento debole (4/5 nodi) proveniente dai settori meridionali, visibilità di 9000 m, parziale nuvolosità (copertura 3-4/8) e temperatura di circa 30° C.

1.8. ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE

Non pertinente (n.p.).

1.9. COMUNICAZIONI

Le comunicazioni radio intercorse tra il pilota dell'aliante e quello del traino subito dopo il primo decollo mettevano in risalto una chiara difficoltà da parte del pilota dell'aliante nel trovare e mantenere la posizione più corretta del proprio aliante rispetto al traino stesso. Tale circostanza portava all'interruzione della missione, per sgancio, ad una quota di circa 700 m.

Nel corso del secondo traino, le comunicazioni radio intercorse non hanno evidenziato alcunché di rilevante.

1.10. INFORMAZIONI SULL'AEROPORTO

| | |
|------------------------------|-----------------------------|
| Località: | Rieti. |
| Coordinate geografiche: | 43° 25' 34" N; 12° 5' 1" E. |
| Elevazione (m): | 389 s.l.m. |
| Piste: | QFU 16/34. |
| Dimensione piste (m): | 830 x 50. |
| Superficie: | erbosa. |
| Tipo di traffico consentito: | VFR. |

1.11. REGISTRATORI DI VOLO

Per la categoria e per l'impiego dell'aeromobile in questione non è richiesta dalla normativa in vigore l'installazione di registratori di volo. L'aliante era peraltro sprovvisto di *data logger*, dispositivo per registrare i dati di quota, posizione e velocità, impiegato su questa classe di aeromobili generalmente solo nel corso di gare.

1.12. ESAME DEL RELITTO

Sulla base dei rilievi effettuati e constatato lo stato e la disposizione dei rottami, è stato possibile ricavare utili elementi ai fini della determinazione della causa e di eventuali fattori causali dell'incidente. Si riportano, di seguito, le principali considerazioni.

I resti dell'aliante sono stati localizzati in un'area di dimensioni molto limitate intorno al punto di impatto, rappresentato dal citato caseggiato disabitato.

In particolare:

- l'intera porzione anteriore dell'aeromobile, costituita da una miriade di frammenti di ridotte dimensioni, è stata rinvenuta all'interno del fabbricato;
- la semiala destra è risultata anch'essa gravemente danneggiata ed i suoi componenti per lo più sono stati localizzati dentro il medesimo caseggiato;
- la semiala sinistra (foto n. 1) ed il tronco di coda (foto n. 4), seppur fratturati, sono stati rinvenuti sul tetto del fabbricato, ove apparivano in un migliore stato di conservazione rispetto ai componenti precedentemente menzionati.



Foto n. 4: tronco di coda sul tetto del caseggiato.

Taluni rottami, relativi alla porzione anteriore ed alla semiala destra, sono invece stati rinvenuti nel terreno della casa confinante, a pochi metri dal punto di impatto (foto n. 5).

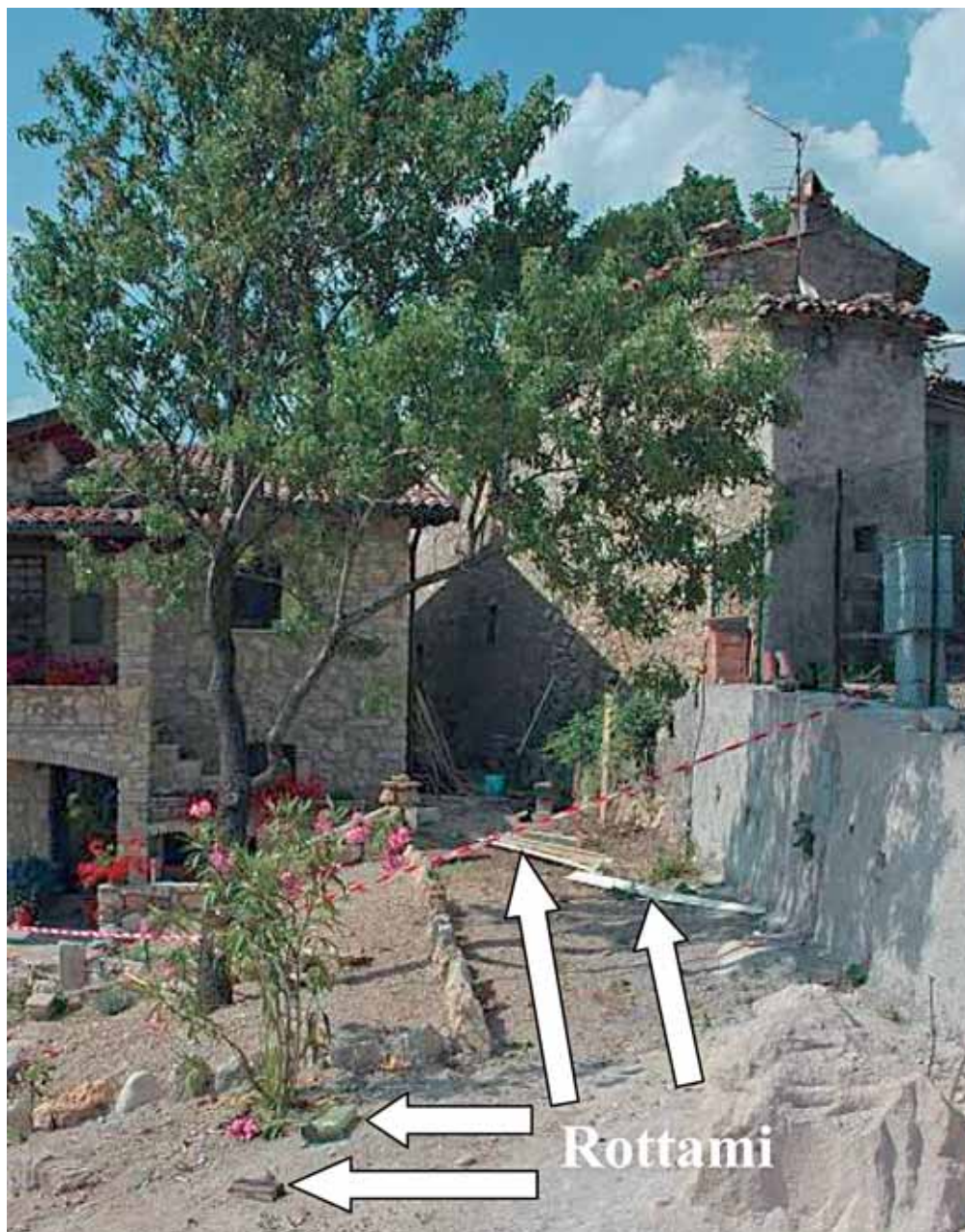


Foto n. 5: rottami rinvenuti nel terreno della casa confinante.

1.13. INFORMAZIONI DI NATURA MEDICA E PATOLOGICA

Gli esami autoptici hanno consentito di stabilire che l'immediato decesso del pilota è avvenuto in seguito alle gravi lesioni politraumatiche associate all'impatto al suolo dell'aeromobile.

Gli accertamenti chimico tossicologici hanno consentito di escludere la presenza di sostanze che possano aver determinato uno stato di alterazione psico-fisica, che abbia pregiudicato temporaneamente le capacità del pilota.

1.14. INCENDIO

N.p.

1.15. ASPETTI RELATIVI ALLA SOPRAVVIVENZA

N.p.

1.16. PROVE E RICERCHE EFFETTUATE

Il relitto, una volta recuperato, è stato ricostruito nelle sue parti essenziali (foto n. 6), onde poterne valutare lo stato generale e la continuità della catena dei comandi di volo.



Foto n. 6: ricostruzione relitto.

Tali verifiche hanno consentito di stabilire che:

- la pedaliera presentava il cavo di trasmissione in acciaio rotto per superamento del limite di resistenza del materiale (foto n. 7) ed una deformazione della molla di richiamo (foto n. 8), mentre il sistema carrucola-cavo del medesimo assieme risultava ancora funzionante (foto n. 9);



Foto n. 7: cavo di trasmissione della pedaliera.



Foto n. 8: molla di richiamo della pedaliera.



Foto n. 9: sistema carrucola-cavo della pedaliera.

- l'attacco barra di comando ed il movimento cabra-picchia risultavano funzionanti (foto n. 10);
- l'asta di rinvio alettoni risultava integra;



Foto n. 10: movimento cabra-picchia

- il giunto di l'Hottelier presentava una frattura fragile per superamento istantaneo del limite di rottura del materiale (freccia in foto n. 11);
- l'asta di rinvio comando longitudinale mostrava una rottura associata a deformazioni plastiche (foto n. 12);

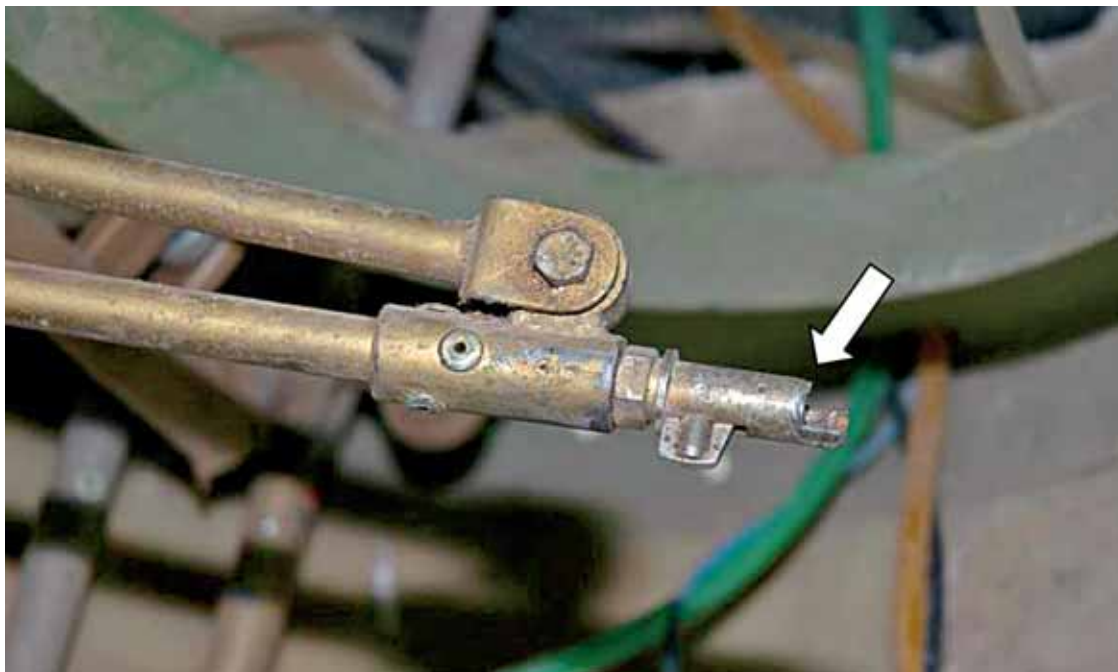


Foto n. 11: frattura del giunto di l'Hottelier.



Foto n. 12: rottura asta di rinvio.

- i due diruttori risultavano entrambi presenti e funzionanti, così come i rispettivi snodi e rinvii (foto n. 13);
- gli attacchi dell'alettone semiala destra erano integri e nel proprio alloggiamento (foto n. 14);



Foto n. 13: diruttore.



Foto n. 14: attacco alettone.

- l'asta di rinvio per il timone verticale presentava una rottura associata a deformazioni plastiche (foto n. 15);
- la parte mobile del timone verticale risultava integra, così come il relativo snodo (foto n. 16);



Foto n. 15: rottura asta di rinvio del timone di direzione.



Foto n. 16: snodo timone di direzione.

- l'asta di rinvio del timone di profondità risultava in sede e funzionante, seppur deformata; il relativo snodo era integro (foto n. 17).



Foto n. 17: asta di rinvio del timone di profondità.

1.17. INFORMAZIONI ORGANIZZATIVE E GESTIONALI

N.p.

1.18. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

1.18.1. Scopo del volo

Il pilota si trovava a Rieti già da domenica 25 giugno 2006, avendo aderito ad uno stage settimanale, organizzato dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela, che si sarebbe concluso sabato 1 luglio 2006.

Tale corso teorico-pratico, a cui erano ammessi non più di 14 iscritti, era finalizzato al miglioramento delle tecniche di volo a vela secondo un modello istruzionale prestabilito in funzione delle pregresse esperienze di pilotaggio dei singoli partecipanti.

Il volo programmato per il giorno 30 giugno 2006 avrebbe dovuto portare il pilota al conseguimento dell'insegna FAI (Federazione Aeronautica Internazionale) "C" d'argento, un riconosci-

mento basato su standard internazionali che richiedono il completamento delle seguenti tre prestazioni volovelistiche:

- distanza: volo su un percorso in linea retta di almeno 50 chilometri;
- durata: volo di almeno 5 ore;
- quota: guadagno di quota di almeno 1000 metri.

Anche sulla base del volo da solista di circa 3 ore, già effettuato due giorni prima a bordo dell'aliante PW5 marche OE-5650, il pilota era stato considerato pronto per tentare il conseguimento della suddetta insegna.

1.18.2. Impiego recente dell'aliante

L'aliante marche I-IVFC, durante gli ultimi 47 giorni prima dell'incidente, era stato utilizzato da 7 diversi piloti, per oltre 55 ore di volo complessive, totalizzate nel corso di 19 decolli ed atterraggi. In tale periodo non è stato comunicato alcun tipo di malfunzionamento a carico dell'aeromobile.

1.19. TECNICHE DI INDAGINE UTILI O EFFICACI

N.p.

CAPITOLO II

ANALISI

2. GENERALITA'

Di seguito vengono analizzati gli elementi oggettivi raccolti nel corso delle indagini, unitamente alle parziali deduzioni già formulate nel capitolo precedente.

L'analisi dei suddetti elementi viene effettuata nell'ambito delle tre componenti fondamentali che caratterizzano le operazioni di volo, ossia: ambiente, macchina, uomo.

2.1. AMBIENTE

2.1.1. Condizioni meteorologiche

Le condizioni meteorologiche erano idonee al tipo di volo intrapreso.

2.1.2. Tracce

La distribuzione dei reperti osservata e l'entità dei danneggiamenti riscontrati sulle diverse sezioni dell'aliante sono compatibili con un assetto picchiato dell'aeromobile, avvenuto con ogni probabilità in una condizione di angolazione tale da causarne un impatto più accentuato a carico della sezione destra.

Inoltre, la severità dei danneggiamenti rilevati, tanto a carico dell'aeromobile quanto a carico del fabbricato, lascia intendere che l'impatto sia avvenuto quando l'aeromobile possedeva un'elevata energia cinetica, anche in considerazione della natura dissipativa della superficie d'urto.

2.2. MACCHINA

2.2.1. Condizioni strutturali

Dalle evidenze riscontrate attraverso l'esame del relitto si deduce che le superfici di comando erano tutte integre e funzionanti al momento dell'incidente e che tutti i danneggiamenti riscontrati sono stati provocati dall'impatto.

La precedente attività di volo effettuata a bordo dell'I-IVFC da diversi piloti prima dell'incidente, senza che fosse segnalato alcun tipo di malfunzionamento, confermerebbe la corretta funzionalità dell'aeromobile.

2.2.2. Manutenzione

La documentazione tecnica dell'aeromobile, gli interventi manutentivi registrati e la gestione tecnica dello stesso risultano conformi a quanto previsto dalla normativa nazionale applicabile a questo tipo di aliante per la classe di impiego di competenza.

L'analisi dei dati registrati sulla documentazione tecnica dell'aeromobile non evidenzia manchevolezze in termini di manutenzione programmata o inefficienze preesistenti, che possano aver direttamente influito sull'insorgere dell'incidente.

2.3 UOMO

2.3.1. Titoli aeronautici

L'analisi della documentazione del pilota evidenzia che lo stesso era in possesso dei titoli previsti per il pilotaggio dell'aliante.

In possesso di buona esperienza di pilotaggio di aeromobile SEP, il pilota aveva maturato una limitata esperienza di volo a vela.

2.3.2. Condizioni psico-fisiche

Il pilota era in buone condizioni psico-fisiche al momento dell'incidente.

2.4. DINAMICA DELL'INCIDENTE

Il primo volo effettuato con l'aliante marche I-IVFC dal pilota deceduto era terminato poco dopo il decollo, a causa di una difficoltà manifestata dal pilota dell'aliante stesso nel mantenere la posizione corretta durante la fase di traino, molto probabilmente a causa del fatto che si trattava dei primi voli con questo tipo di aliante.

Lo sviluppo delle fasi di volo successive al nuovo decollo portava l'aliante in una zona diversa da quella occupata da altri alianti, decollati sempre dall'aeroporto di Rieti, e disagiata per l'effettuazione di un eventuale atterraggio fuori campo laddove necessario.

Tutti gli elementi acquisiti concordano nel determinare che l'incidente si è verificato per una perdita di controllo dell'aeromobile, che ha assunto una traiettoria a spirale.

La testimonianza secondo cui l'aliante sarebbe precipitato in avvitamento, compatibile con i danneggiamenti e le tracce osservate e confortata dalla comprovata efficienza del mezzo e dei comandi di volo, lascia ritenere che il pilota abbia perso il controllo dell'aliante per effetto di uno stallo della semiala destra (stallo asimmetrico), probabilmente avvenuto nel corso di una virata, nell'intento di ricercare una termica ascensionale.

CAPITOLO III

CONCLUSIONI

3.1. EVIDENZE

Il pilota era in possesso della licenza e delle abilitazioni prescritte dalla normativa in vigore, ma aveva maturato una limitata esperienza di volo a vela.

Il pilota era ai suoi primi voli sul tipo di aliante incidentato.

Il certificato di navigabilità dell'aeromobile era in corso di validità.

L'aeromobile era efficiente ed era stato sottoposto ai previsti controlli periodici.

Le condizioni meteorologiche erano idonee all'effettuazione del volo.

L'incidente è avvenuto per impatto in assetto picchiato contro un caseggiato disabitato, ad una distanza di circa 7 km in linea d'aria dall'aeroporto di partenza.

3.2. CAUSA PROBABILE E FATTORI CAUSALI

Alla luce di quanto evidenziato ed in base agli elementi oggettivi raccolti, si ritiene di poter stabilire che l'incidente sia stato provocato da una perdita di controllo dell'aliante per stallo asimmetrico; data la ridotta distanza dal suolo, il pilota non ha avuto il tempo per riprendere il controllo del mezzo.

All'evento, molto probabilmente, ha contribuito la limitata esperienza complessiva del pilota nel pilotaggio di alianti, associata ad una ridottissima conoscenza del tipo di aliante incidentato.

CAPITOLO IV

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

4. RACCOMANDAZIONI

Considerata la causa dell'incidente, non si ritiene necessario emettere specifiche raccomandazioni di sicurezza.

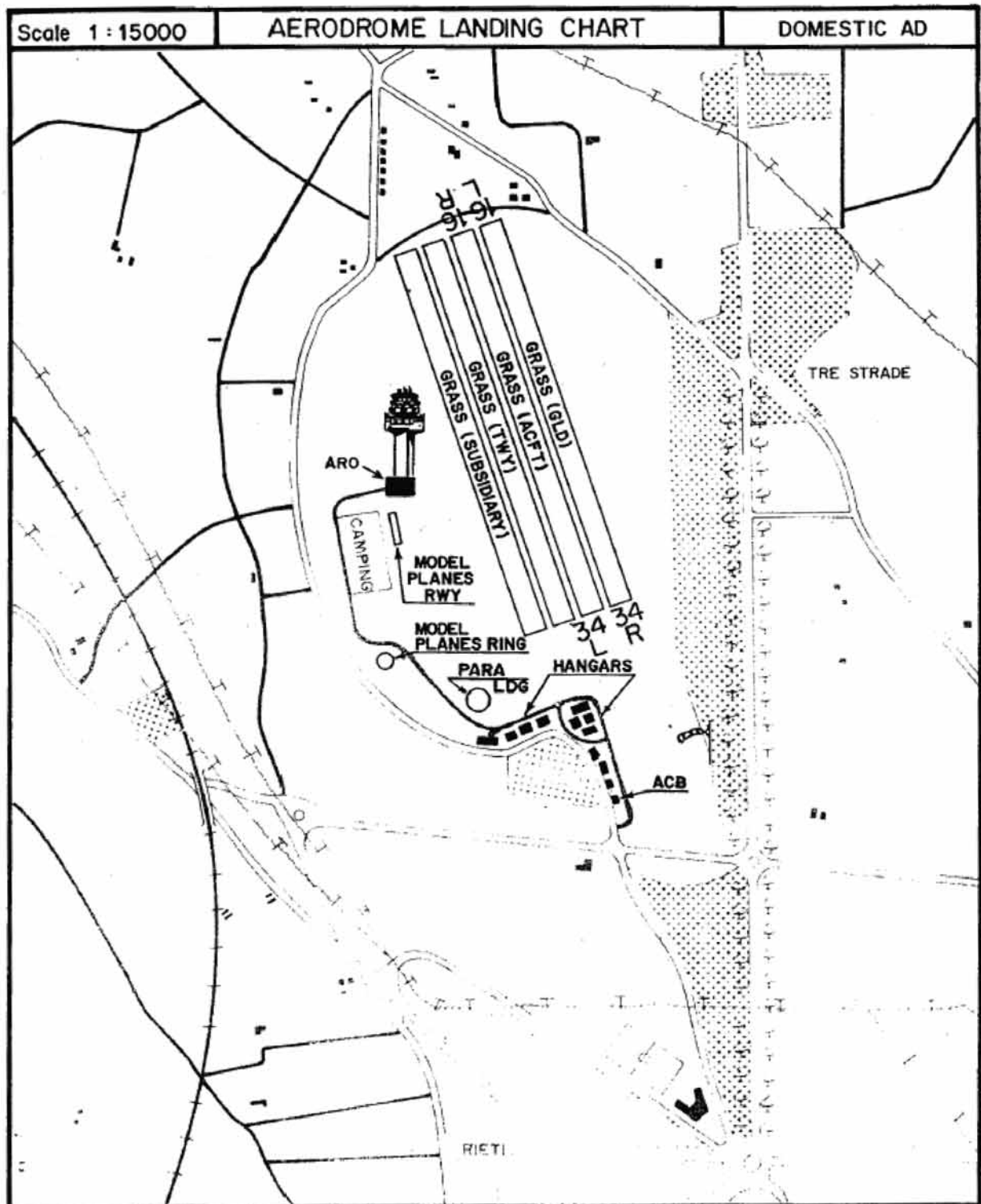
ELENCO ALLEGATI

ALLEGATO A: cartina dell'aeroporto di Rieti.

ALLEGATO B: luogo dell'incidente.

Gli allegati sopra elencati sono una copia conforme dei documenti originali in possesso dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Nei documenti riprodotti in allegato è stato salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento, in ossequio alle disposizioni del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66.

AV - Roma



| | | | | | |
|--|---|--------------------|------------------------|------------------|--------------------------------------|
| Orario di servizio AD Operative Hours | Circuiti di traffico Traffic Circuit | AFIS Rieti Info | Aerodrome Elevation | L I Q N | RIETI 42° 25' 34" N 12° 51' 01" E |
| 0630/SS+30 (0530/SS+30) | ACFT: West of RWY GLD :East of RWY | 123.050 | 389M 1276 Ft | | |

27 MAR 1997 (4/97)

