

INCIDENTE
aliante Grob G103 Twin Astir marche I-IAVS

Tipo di aeromobile: Grob G103 Twin Astir.		Marche di immatricolazione: I-IAVS.		Data: 01.05.2019 Ora: 13.10 UTC circa.	
Natura del volo: turismo.		Persone a bordo: una (pilota).		Luogo dell'evento: aeroporto Verona Boscomantico (LIPN).	
Danni all'aeromobile: danneggiamenti sostanziali.		Lesioni a persone: In base alla normativa aeronautica vigente (reg. UE n. 996/2010), sulla base delle lesioni riportate dal pilota, l'evento è da classificare come incidente.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (pilota)					
Età: 46 anni.		Titoli aeronautici: in corso di validità.		Visita medica: in corso di validità.	
Esperienza di volo: circa 20h totali su aliante, tutte volate su Grob G103.					
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità			Controlli manutentivi: in regola		
Informazioni meteorologiche: nella fascia orario dell'accadimento la visibilità era buona, non erano presenti fenomeni in atto ed il vento era di modesta intensità.					

Descrizione dell'evento.

L'aliante Grob G103 Twin Astir marche I-IAVS impattava il terreno prima della testata RWY 26 in fase di atterraggio sull'aeroporto di Verona Boscomantico (LIPN); dopo alcuni rimbalzi, si arrestava nella zona erbosa sul lato destro della pista. Nell'evento, il pilota, unica persona a bordo, riportava lesioni gravi e l'aeromobile subiva danneggiamenti sostanziali.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate.

Sono stati rilevati e documentati segni di contatto pesante sul terreno, a circa 35 metri dalla testata RWY 26; l'aliante si arrestava sul lato destro della RWY 26 a circa 20 metri dalla testata.

A seguito dell'evento l'aliante risultava danneggiato nella parte anteriore-inferiore della fusoliera. Inoltre, il troncone di coda si separava dal resto della cellula.

Dall'esame della documentazione esaminata, è risultato che l'aliante era efficiente prima dell'effettuazione del volo conclusosi con l'incidente ed era in regola con i controlli manutentivi.

È stata acquisita la dichiarazione di un testimone che ha assistito all'evento, presente in aeroporto in qualità di assistente al recupero e rimessaggio degli aliante; al momento dell'accaduto, era posizionato presso la testata RWY 26. Egli ha riportato di avere visto l'aliante I-IAVS nella fase finale dell'avvicinamento con i diruttori completamente estratti e di averlo visto impattare il terreno senza avere effettuato nessuna variazione di assetto. Il testimone ha inoltre riportato di aver visto la coda spezzarsi dopo un primo rimbalzo e poi l'aliante arrestarsi al suolo dopo un ulteriore rimbalzo sul lato destro della RWY.

Il pilota ha dichiarato all'ANSV: «[omissis] mi trovavo a mille metri di quota, in prossimità del punto di prenotazione. Condizioni meteo e visibilità buone, poco traffico in circuito, comunicazioni radio e tutti i sistemi in ordine, in buone condizioni psicofisiche [omissis]. Ho effettuato una rapida discesa, e ho poi lasciato la prenotazione con normale comunicazione alla biga con quota maggiore dello standard, sempre per tenere un ampio margine di sicurezza. La giornata infatti presentava forti ascendenze e discendenze, seppur con "cielo blu" e quasi assenza di cumuli. [omissis] io ormai ero già in sottovento avanzato se non in base... in quel momento attraversavo una forte discendenza, e ho accorciato la base per arrivare in finale 26 con sufficiente margine di sicurezza. In virata finale la biga dichiarava "vento 240 4 nodi, atterraggio a

discrezione", l'aria era di nuovo stabile e calma e il mio rateo di discesa era normale, con i diruttori estratti poco più di metà e velocità a triangolino (circa 103km/h, come sempre eseguito nei voli scuola, procedura standard). [omissis] Prima di arrivare sul pettine, a pochi metri d'altezza, senza che io variassi l'assetto, e ben prima di effettuare la flare, improvvisamente senza nessun avvertimento l'aliante è precipitato, con muso a picchiare. Ho istintivamente chiuso i diruttori e tentato di cabrare ma non ha risposto a nessun comando come se fosse totalmente in stallo, anche l'equilibratore (ma senza mai dare quei riconoscibilissimi segnali di vibrazione che il twin astir normalmente comunica prima di stallare). Ho impattato a terra tre volte, di cui la seconda e la terza sull'asfalto della pista e finendo senza coda nell'erba a lato pista, e i soci del club che stavano seguendo il mio atterraggio hanno dichiarato emergenza e chiamato i soccorsi».

Dalle evidenze al suolo e sull'aliante, è verosimile che l'impatto dell'aeromobile sul terreno antistante la testata RWY 26 sia avvenuto con ali pressoché livellate, con un medio angolo a picchiare e con velocità medio-alta.

Da quanto sopra è possibile supporre che l'aliante, durante il tratto di avvicinamento finale alla RWY, si sia trovato in un assetto di discesa più ripido rispetto a quello previsto per quella fase di volo; la quota in eccedenza, unita alla riduzione del percorso al suolo nel tratto base, potrebbero aver comportato una condizione di più difficile gestione dei parametri di assetto da parte del pilota, con conseguente impatto al suolo.

Cause.

L'incidente è avvenuto a seguito di un contatto pesante con il suolo prima della testata pista con conseguenti danneggiamenti dell'aliante e lesioni gravi a carico del pilota.

All'evento potrebbe aver significativamente contribuito la limitata esperienza di volo del pilota su alianti.



Foto 1: l'aeromobile I-IAVS dopo la rimozione dal luogo dell'incidente.



Foto 2: segni di impatto sul terreno antistante alla testata RWY 26.