

INCIDENTE aeromobile PA28-181, marche I-CGAS

Tipo di aeromobile: velivolo Piper PA28-181.		Marche di immatricolazione: I-CGAS.		Data: 11 gennaio 2025. Ora: 15.00 UTC ¹ .	
Natura del volo: istruzionale.		Persone a bordo: due (istruttore e allievo pilota).		Luogo dell'evento: Ronsecco (VC).	
Danni all'aeromobile: ingenti.		Lesioni a persone: lesioni all'istruttore, illeso l'allievo pilota.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (istruttore)					
Età: 65 anni.	Titoli aeronautici: in corso di validità.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: 3325 ore totali.		
Personale di volo (allievo pilota)					
Età: 36 anni.	Titoli aeronautici: allievo pilota non ancora in possesso di licenza.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: 58 ore totali tutte sul tipo.		
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità.			Controlli manutentivi: in regola.		
Informazioni meteorologiche: le condizioni meteorologiche non presentavano elementi di criticità correlabili con la dinamica dell'evento. Visibilità 10 chilometri, assenza di precipitazioni.					

Descrizione dell'evento: durante un volo locale di addestramento, l'aeromobile decollava dall'aeroporto di Vercelli (LILI) con a bordo l'istruttore e l'allievo pilota. Il volo prevedeva l'effettuazione di un ripasso di tutte le missioni previste dal programma di addestramento per il conseguimento della licenza di pilota privato di velivolo, in vista dell'imminente esame di conseguimento licenza. Venivano eseguite virate strette, tutti i tipi di stallo, recupero da vite incipiente, assetti inusuali ed infine emergenze con avarie motore simulate fuori campo. Di queste ultime, ne venivano eseguite almeno 6 tutte dall'allievo. Durante le avarie motore simulate, l'equipaggio non ha mai avuto difficoltà a vedere gli ostacoli sul terreno (pali, cavi elettrici, piante, fossati in tutte le direzioni di planata). Nel corso dell'ultima avaria motore simulata, l'allievo non si accorgeva in tempo della presenza dell'unica pianta presente nel campo prescelto; neanche l'istruttore aveva notato la pianta e veniva informato dall'allievo della presenza della pianta, quando ormai troppo vicini. L'istruttore interveniva sui comandi riattaccando, ma il carrello urtava i rami più alti dell'albero e, successivamente, l'aeromobile impattava il suolo, subendo danneggiamenti: l'urto della pianta con il carrello determinava infatti una perdita di controllo dell'aeromobile. Una volta a terra, entrambi gli occupanti abbandonavano l'aeromobile autonomamente. In seguito ad accertamenti sanitari l'istruttore risultava ferito gravemente.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate: l'istruttore era in possesso dei titoli aeronautici in corso di validità per effettuare la tipologia di volo. Egli aveva maturato oltre 3000 ore di esperienza. L'allievo era in possesso della visita medica in corso di validità ed era prossimo ad effettuare gli esami teorico pratici previsti per il conseguimento della licenza di pilota privato di velivolo. Aveva già effettuato 58 ore di volo,

¹ UTC: Universal Time Coordinated.

utilizzando sempre lo stesso tipo di aeromobile (tutte le ore erano state effettuate su PA 28-181 marche I-CGAS). Le condizioni meteorologiche non presentavano elementi di criticità correlabili con la dinamica dell'evento: assenza di vento, ottima visibilità, non vi erano precipitazioni in atto. Il terreno scelto per l'esecuzione delle manovre era molto ampio e non apparivano esserci ostacoli. L'unico ostacolo, che però non era risultato visibile dall'alto, consisteva in un albero (foto 1). Questo era privo di fogliame verde ed era caratterizzato inoltre da una colorazione marrone identica a quella del terreno circostante privo di erba e recentemente arato.

La pianificazione delle suddette manovre di simulata avaria motore non ha considerato che, per l'altezza minima di volo, vale la seguente previsione (SERA² 5005-f):

“Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.”

Cause: l'incidente è avvenuto a causa dell'impatto dell'aeromobile, impegnato in una simulazione di avaria al motore, contro una pianta non immediatamente visibile dall'equipaggio, se non una volta giunti in prossimità della stessa, quindi ad una quota più bassa.

Ha contribuito attivamente al verificarsi dell'evento la decisione di effettuare la simulazione al di sotto dell'altezza di volo consentita.



Foto 1: l'aeromobile I-CGAS dopo l'impatto.

² Standardized European Rules of the Air.