

aero habitat

BRIEFING

Persiste allerta ULM ultraleggeri

06 aprile 2010

Nel Rapporto informativo ANSV del 2008, ultimo disponibile, ANSV a pagina 28, nel paragrafo "l'aviazione turistico sportiva" si legge:

"Il settore dell'aviazione turistico sportivo rimane - come già rappresentato nei precedenti Rapporti informativi - ad alta criticità, con un numero di eventi sensibilmente elevato, che denotano la difficoltà ad incidere significativamente, in termini di prevenzione, in questo comparto. L'ANSV ritiene che si debba esercitare, da parte dei soggetti preposti, un più puntuale controllo su questo settore, al fine di mitigare le criticità ricorrenti, riconducibili, in sintesi, ad una generalizzata carenza di cultura della sicurezza del volo, riscontrabile, sia a livello di piloti, sia di organizzazione a terra.

"L'analisi dei singoli eventi - riporta a pagina 43 - e le comunicazioni pervenute alla FIVU (Federazione Italiana Volo Ultraleggero) riferite ad eventi di minore entità evidenziano che il 67% degli stessi è riconducibile al fattore umano, il 23% al fattore macchina ed il 10% a fattori non definiti".

Nel 2008 tuttavia gli incidenti gravi e gravissimi di ultraleggeri sono risultati 21, contro i 23 del 2007, a fronte di 13 vittime contro i 19 del 2007.

A fronte di questo quadro storico statistico cosa potrebbe essere accaduto all'ultraleggero P 96 Tecnam in attività dal 1997 ed appena revisionato?

L'incidente sarà incasellato tra quelli causati da errore umano, fattore macchina o altro?

Errore umano inquadrabile nella imperizia o un guasto meccanico?

Certo il ritrovamento della semiala su una sponda del fiume Natisone, mentre la carcassa incendiata è sull'altra sponda evidenzia una dinamica incidentale complessa. Il distacco dell'ala è stato conseguente al cedimento strutturale per "usura", per un sovraccarico strutturale derivato da una manovra estrema piuttosto che per l'urto con un albero a bassissima quota costituirà l'oggetto delle/la perizia degli esperti.

Altro invece è l'analisi di una qualche "complacency" operativa identificabile nell'ambito della manutenzione e/o della condotta del velivolo.

Com'è noto la flotta degli ultraleggeri non permette manovre di volo acrobatiche e/o comunque azzardate, tali da stressare le componenti strutturali dei velivoli e vanno quindi evitate.

Il sito www.fivu.it, a riguardo, propone rubriche e sezioni utili ai naviganti appassionati del volo e possessori di "attestati" al volo degli ultraleggeri, che non vanno, è indispensabile sottolineralo, scambiati con i piloti titolari di "brevetto di volo".