



➤ Il paracadute Junkers montato sul CT: in alto si nota la piastra di fissaggio del razzo

RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA BFU: PARACADUTE JUNKERS MAGNUM SPEED

Lo scorso 5 febbraio abbiamo ricevuto in copia dall'ANSV, Agenzia Nazionale Sicurezza Volo, il testo originale e la traduzione di una raccomandazione di sicurezza emessa in corso di inchiesta dal BFU tedesco; si tratta dell'incidente occorso a San Stino di Livenza nel settembre 2008: un velivolo CT ha accusato problemi al motore e il pilota, che aveva a bordo con sé la figlia di quattro anni, ha preferito evitare l'incognita di un atterraggio di emergenza, utilizzando il paracadute di sicurezza che è montato all'origine sui velivoli Flight Design (ricordiamo che il paracadute è obbligatorio in Germania e che l'installazione deve essere certificata ed omologata). La calotta è fuoriuscita in maniera incompleta andando sui piani di coda ed impedendo, probabilmente, la governabilità del velivolo. Apprendiamo da questa Raccomandazione che in passato l'inconveniente era stato già segnalato più volte e che numerose piastre di fissaggio del razzo erano state cambiate. Se tale anomalia fosse stata divulgata ampiamente (noi, ad esempio, non ne sapevamo nulla) probabilmente si sarebbe potuto intervenire in anticipo. Il 5 febbraio sul sito del distributore italiano Junkers non c'era alcuna notizia e sul sito della casa madre alla voce "Safety Bulletin" era riportato testualmente: "non sono stati emessi bollettini di sicurezza"; ci auguriamo che qualora accertato che il problema era già noto da tempo siano individuate le eventuali responsabilità per non aver diffuso tempestivamente la notizia.

Raccomandazione di sicurezza all'Aero Club (Associazione Registrata) ed alla Associazione Tedesca Volo Ultraleggero (Ass. R.)

Cricche alla piastra di supporto del motore a razzo del dispositivo di salvataggio Junkers Magnum

Descrizione dei fatti - In data 21 Settembre 2008, in località Torre di Fine (Italia) si è verificato un incidente con un velivolo ultraleggero (UL) CT-SW. In ottemperanza all'Annesso 13 ICAO, il BFU partecipa in rappresentanza del paese della società costruttrice del velivolo ultraleggero. L'indagine sull'incidente non è stata ancora completata. Finora è stato accertato quanto segue: il pilota ha intrapreso un volo locale insieme ad altri due velivoli ultraleggeri. Durante il volo, egli ha annunciato problemi con il motore, esprimendo l'intenzione di attivare il dispositivo di salvataggio. Il pilota del velivolo ha spento il motore ed ha ridotto la veloci-

tà. Il dispositivo di salvataggio Magnum 501 è stato azionato ad una quota di circa 150 m. La calotta del sistema di salvataggio si è avvolta sugli impennaggi e si è aperta in modo incompleto. L'ultraleggero ha urtato il suolo con un angolo molto ripido ed è rimasto distrutto in seguito all'impatto, entrambi gli occupanti hanno subito lesioni mortali. Durante l'inchiesta tecnica sul relitto, il tubo di lancio del motore a razzo è stato rinvenuto staccato dalla sua piastra di supporto. Nel corso di ulteriori approfondimenti da parte del BFU, sono state rilevate fratture incipienti in corrispondenza della piastra di supporto del motore a razzo presso i punti di attacco, su un sistema di salvataggio tipo 450 Magnum Speed. Il costruttore ed il DULV hanno confermato che in passato è stato necessario sostituire numerose piastre di supporto nei dispositivi di salvataggio. Le modalità di fissaggio del tubo di lancio sulla piastra di supporto sono le stesse per tutta la serie Junkers-Magnum. In base al LuftBO Art. 3, punto 2 (norme operative per aeromobili), un velivolo da diporto o sportivo può essere impiegato solo se equipaggiato con un sistema di salvataggio approvato.

Valutazione del BFU - Sulla base dei dati attualmente disponibili, si ipotizza che dispositivi di salvataggio costruiti allo stesso modo possano essere danneggiati in corrispondenza dei punti di attacco alla piastra di supporto del motore a razzo. È ragionevole porsi dubbi circa la resistenza dei punti di fissaggio, ovvero circa la loro capacità di garantire la tenuta del tubo di lancio in caso di attivazione del sistema di salvataggio.

Raccomandazioni di sicurezza BFU

Raccomandazione Nr.: 02/2009

Le associazioni di volo da diporto e sportivo devono intervenire affinché sui velivoli ultraleggeri equipaggiati con il sistema di salvataggio della serie Magnum sia eseguita una ispezione per accertare l'assenza di inneschi di frattura sulla piastra di supporto del motore a razzo.

Raccomandazione Nr.: 03/2009

La Federazione che ha rilasciato il certificato di omologazione (DULV) dovrà definire una misura di prevenzione per evitare la formazione di cricche sulla piastra di supporto del motore a razzo.

KRAMER - Direttore del BFU