



WARNING - DELTAPLANO A MOTORE

Con il deltamotore equipaggiato con vela HAZARD 12S e 15S senza torre della KEITEK, nel corso del 2011, in Italia, per quanto noto all'AeCI, si sono verificati 3 incidenti mortali e 1 inconveniente di volo. Altri due incidenti mortali, inoltre, si sono verificati rispettivamente in Polonia e Slovenia.

- **INCIDENTI MORTALI:**

Esperti piloti del settore affermano, sui vari blog, che una delle possibili cause potrebbe essere un cedimento strutturale.

Tuttavia, allo stato attuale, nessuna certezza tecnica sembra avvalorare una qualsiasi ipotesi.

A riguardo, l'AeCI interpellerà le Procure responsabili delle indagini e la KEITEK per tentare un approfondimento e, successivamente, diffonderà i dati emersi e le indicazioni ricevute.

- **INCONVENIENTE DI VOLO (VELA HAZARD 15S):**

si riportano le dichiarazioni del pilota:

"... Appena atterrati abbiamo notato che il bordo d'uscita della ala sx restava alto rispetto alla ala dx di circa cm 10.

Abbiamo dato subito un'occhiata al telaio ma non abbiamo riscontrato niente di anomalo, quindi siamo ripartiti per fare una prova di circa 10 minuti e da subito la vela aveva una deriva verso sx, siamo quindi tornati in campo e il problema precedentemente menzionato si era ancora accentuato (da 10 cm a almeno 20 cm).

Abbiamo guardato di nuovo e abbiamo visto che l'anti drappo di sx si era sfilato di circa 2 cm. dalla sua battuta originale (vedi foto), questo non sarebbe stato un problema se non fosse che il cavo d'acciaio dell'anti drappo non fosse ancorato al bullone che unisce il cross con il tubo dell'ala.



Questo cordino risultava talmente tensionato che era difficile smuoverlo...".

A riguardo, sono in corso accertamenti tecnici da parte della ditta costruttrice KEITH. Al termine dell'indagine sarà divulgato quanto emerso e fornite le indicazioni pertinenti.

ATTIVITÀ DI PREVENZIONE

A fronte di quanto riportato, a scopo di prevenzione, si invitano tutti i possessori di deltamotore (non solo del tipo coinvolto negli incidenti) a:

- **non effettuare modifiche senza l'autorizzazione della ditta costruttrice;**
- **rimuovere eventuali modifiche arbitrarie (non autorizzate dalla ditta costruttrice) e, prima del volo successivo, effettuare un controllo delle parti interessate presso la ditta costruttrice o un centro autorizzato;**
- **effettuare l'attività manutentiva secondo le scadenze e le prescrizioni previste dalla ditta costruttrice;**

- **effettuare i controlli pre-volo e post-volo come da check-list ufficiale della ditta costruttrice;**
- **rispettare l'involuppo di volo dell'apparecchio (campo di velocità entro cui il volo è sicuro);**
- **non effettuare manovre non autorizzate;**
- **in caso di avarie in volo applicare le procedure previste dalla check-list ufficiale della ditta costruttrice;**
- **dopo ogni avaria, prima del volo successivo, effettuare i controlli pertinenti rivolgendosi alla ditta costruttrice (soprattutto qualora fosse interessata la struttura);**
- **segnalare tempestivamente alla ditta costruttrice qualsiasi inconveniente riscontrato (soprattutto riguardante la struttura) ed attenersi alle indicazioni ricevute;**
- **segnalare tempestivamente all'AeCI qualsiasi inconveniente riscontrato.**

NOTA

Uno dei cardini della Sicurezza Volo è la conoscenza degli eventi di pericolo e/o incidenti che si verificano in tutta la flotta. Pertanto è indispensabile che ciascuno partecipi rendendo noto quanto gli è occorso.

Le informazioni ricevute, di conseguenza, non saranno impiegate per provvedimenti di alcun tipo.

È RICHIESTA UNA CAPILLARE DIFFUSIONE DEL PRESENTE COMUNICATO