

## IL PARACADUTE BALISTICO CHE HA SALVATO L'IMPRENDITORE VERONESI

E' notizia di questi giorni l'incidente aereo occorso il 24 Aprile a Sandro Veronesi, imprenditore trentino presidente del Gruppo Oniverse che comprende tra gli altri anche i noti marchi Calzedonia, Tezenis, Intimissimi e Falconeri, il quale si è salvato ed è uscito illeso grazie alla messa in funzione del paracadute balistico di emergenza di cui era dotato il Cessna 182 su cui si trovava lui ed un suo amico in località Labastide-Villefranche nella zona francese dei Pirenei. (1)



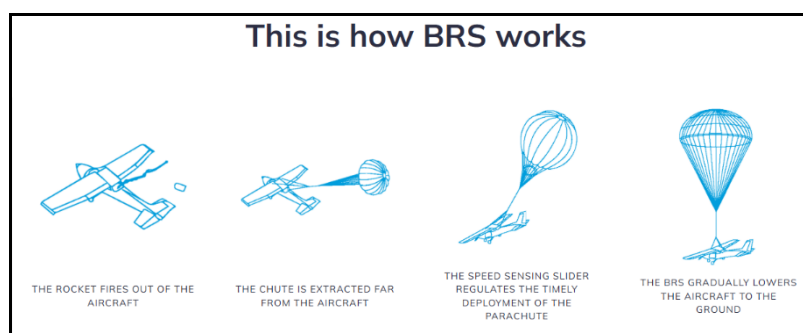
Se in rete troviamo molte domande sul perché ai passeggeri di aerei di linea non sia mai stato permesso indossare il paracadute, è davvero strano che di questa innovazione di cui sono dotati gli aerei cosiddetti "leggeri" si sia parlato molto poco.

Il paracadute in questione prende la denominazione di "paracadute balistico" il quale viene espulso dal suo involucro tramite una piccola esplosione, molto simile a quella utilizzata in un sedile eiettabile. Rispetto a un paracadute convenzionale presenta la particolarità che espelle la calotta del paracadute causandone l'immediata apertura rendendolo quindi ideale per l'aggancio ad aerei leggeri, deltaplani e ultraleggeri nei quali un'emergenza può verificarsi in prossimità del suolo in situazioni cioè laddove un paracadute convenzionale non si aprirebbe abbastanza rapidamente. Vi sono più aziende che vantano questa innovazione.

-Nel 1999 la Cirrus Aircraft (allora nota come Cirrus Design) fornì i primi paracadute balistici come equipaggiamento standard sul suo modello Cirrus SR20, successivamente nel 2016 l'azienda lo adottò anche sul modello Cirrus Vision SF50, che quindi divenne il primo aereo a reazione con un paracadute balistico.

-La Ballistic Recovery Systems, fondata nel 1980 da Boris Popov a Saint Paul, Minnesota. Boris era sopravvissuto a una caduta di 120 metri (400 piedi) da un deltaplano parzialmente collassato nel 1975; in seguito a questa esperienza, Popov inventò il WARPS, il Whole Aircraft Recovery Parachute System (Sistema di paracadute per il recupero dell'intero velivolo). Questo sistema è in grado di far atterrare un intero aeromobile in caso di perdita di controllo, cedimento strutturale o altra emergenza in volo.

BRS è l'unico sistema di paracadute di recupero per aeromobili completo certificato come kit di retrofit per i Cessna 172 e Cessna 182.





Attualmente per i paracaduti balistici non è previsto l'obbligo della installazione la quale pertanto rimane facoltativa. Per quanto riguarda precedenti casi nei quali se ne è fatto uso ricordiamo l'incidente occorso in Italia il 28 Febbraio 2025 al velivolo ultraleggero (VDS) Porto Risen 916 (2), in zona collinare in località Cino, Sondrio. Il velivolo ultraleggero era in volo con partenza e rientro previsto sull'aeroporto di Alzate Brianza e a seguito della rottura del canopy, effettuava un atterraggio di emergenza nella zona collinare di Cino (SO) con l'ausilio del paracadute balistico. L'aeromobile effettuava un atterraggio "pesante" che lo portava a capovolgersi, arrestandosi sul terreno. Il pilota subiva ferite gravi, mentre il passeggero rimaneva ferito in modo lieve.



La foto tratta dal Rapporto ANSV del 2025 si riferisce all'incidente avvenuto il 28 febbraio 2025 (3)

Molto meglio è invece andato l'incidente occorso il 28 luglio 2022 in Belgio cui fanno riferimento le due immagini che seguono nel quale il pilota è uscito indenne dall'incidente.

### **Belgian pilot miraculously survives plane crash as his aircraft parachutes nose-first down to earth after mid-air emergency**

- Pilot was flying the small sports aircraft near Bruges when he came into trouble
- He deployed the plane's Ballistic Recovery System (BRS), launching a parachute
- Footage from the ground showed the plane hanging nose-first from the canopy
- With a loud crash, the plane landed propeller first on the side of a road
- Miraculously, the pilot survived the crash and was treated for minor injuries

By CHRIS JEWERS, ASSISTANT FOREIGN NEWS EDITOR  
PUBLISHED: 15:58 BST, 18 July 2022 | UPDATED: 15:58 BST, 18 July 2022

(4)



Il perché il sistema non venga usato per gli aerei di linea è facilmente intuibile: a causa dell'alta velocità e del peso, l'apertura creerebbe uno strattone così violento da distruggere l'aereo. Le dimensioni e il peso di un paracadute in grado di sostenere un jet sarebbero proibitivi, aumentando consumi ed emissioni, ma il problema insormontabile è la velocità: aprire un paracadute a centinaia di chilometri orari genererebbe uno strattone così violento da disintegrare l'aereo e non lasciare scampo ai passeggeri. A titolo di cronaca ricordiamo che un Cessna 182 ha un peso massimo al decollo di 1.400 Kg , un Boeing 737 di 58.000 Kg.

- (1) PH-EME c/n 18283109 ; L'aereo, di proprietà di Alibrent BV, ha subito danni sostanziali.
- (2) L'aereo aveva le marche di identificazione I-E637
- (3) Questo incidente è riportato nel Rapporto Informativo sull'attività svolta dall'ANSV sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia, Anno 2025
- (4) L'immagine è riferita al quotidiano "Daily Mail" ; <https://www.dailymail.com/news/article-11024797/Belgian-pilot-miraculously-survives-plane-crash-aircraft-parachutes-nose-earth.html>

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

*E' uscito:*



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.