

MID-AIR COLLISION A DENVER

Il pilota di un Fairchild Metroliner (1) che si è scontrato con un altro aereo nei pressi di Denver ha richiesto un atterraggio di emergenza ipotizzando un guasto al motore, in realtà il suo aereo era quasi diviso in due parti a seguito dello scontro con un altro velivolo. Miracolosamente, entrambi gli aerei sono atterrati e non si sono registrate vittime.

L'incidente è accaduto mercoledì 12 maggio nei pressi del *Centennial Airport* di Denver ove i due velivoli dovevano atterrare.

A bordo del Metroliner che effettuava un volo *courier* proveniente da Salida il solo pilota. L'aereo è di proprietà della compagnia Key Lime Air, con sede in Colorado, che gestisce aerei per il trasporto cargo. (2)

Il secondo aereo, un monomotore 2016 Cirrus SR22, era stato noleggiato dalla società *Independence Aviation*. A bordo il pilota e un solo passeggero. Dopo l'avvenuta collisione il pilota ha avuto modo di mettere in atto un insolito sistema di emergenza denominato *Cirrus Airframe Parachute System* progettato per rallentare la discesa del mezzo dopo una collisione e eiettare gli occupanti a bordo.

Il Cirrus Airframe Parachute System (CAPS) è un sistema di salvataggio con paracadute balistico progettato specificamente per la linea di velivoli Cirrus Aircraft la quale comprende aerei leggeri per l'aviazione generale, tra cui il SR20, SR22 e SF50. Il progetto è stato il primo del suo genere a venir certificato dalla FAA. In pratica a partire dal 2014 è stato l'unico paracadute balistico aereo utilizzato come equipaggiamento standard dalle società di aviazione generale. Il progetto è stato sviluppato tramite una collaborazione tra Cirrus e Ballistic Recovery Systems (BRS), ed inizialmente era stato approvato per il Cessna 150. Come in altri sistemi BRS, un piccolo razzo a combustibile solido alloggiato nella fusoliera di poppa viene utilizzato per estrarre il paracadute dal suo alloggiamento e "assicurare" la calotta completa in pochi secondi. L'obiettivo dell'impiego di questo sistema è la sopravvivenza dell'equipaggio e dei passeggeri e non necessariamente la prevenzione dei danni alla cellula.

Nella storia della sicurezza volo è decisamente molto raro parlare di collisione in volo fra due aerei e non registrare alcuna vittima.



(3)

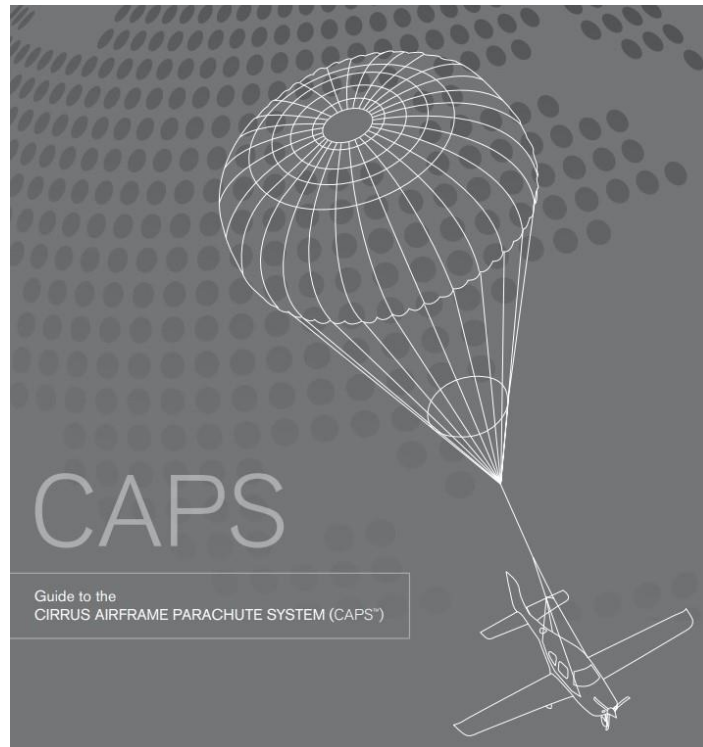
Il danno alla fusoliera posteriore del Metroliner ha permesso all'aereo di poter effettuare l'atterraggio in condizioni di relativa sicurezza. Ben differente sarebbe stato l'epilogo della vicenda se fosse stata colpita un'ala o la coda.

L'aereo Cirrus aveva un pilota e un passeggero a bordo, quando il pilota si è reso conto dell'accaduto ha attivato la procedura prevista e ha cercato di dirigersi verso un luogo di atterraggio privo di ostacoli in un campo vicino alle case nel Cherry Creek State Park. Secondo notizie apparse sulla stampa Usa dopo l'incidente, il sistema di cui era dotato il Cirrus, prodotto dalla BRS Aerospace con sede in North Carolina, ha salvato fino ad oggi "almeno un paio di centinaia di vite" dalla data della sua applicazione.

Sull'incidente l'NTSB ha aperto una indagine, ma al momento non ha ancora rilasciato alcun rapporto.

Per chi volesse approfondire l'argomento del dispositivo Cirrus, raccomandiamo la lettura di questo sito:

https://cirrusaircraft.com/wp-content/uploads/2014/12/CAPS_Guide.pdf



- (1) L'aereo è immatricolato N280KL , c/n 280
- (2) La compagnia ha avuto un altro incidente, questa volta fatale, il 5 dicembre 2016. L'incidente è avvenuto durante l'avvicinamento a Camilla, in Georgia.
- (3) Foto tratta da: <https://www.ctvnews.ca/world/amazing-pilots-passenger-uninjured-after-midair-crash-in-colorado-1.5425886>

NL 30/2021 ; 14 maggio 2021

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio



"Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020.

Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:
info@ibneditore.it