

# **DICHIARAZIONE INTERMEDIA**

**INCIDENTE**  
**occorso all'aeromobile**  
**Pilatus PC-6 marche D-FATA,**  
**aeroporto di Ravenna,**  
**2 aprile 2011**

**DICHIARAZIONE INTERMEDIA**  
**RELATIVA ALL'INCIDENTE**  
**OCCORSO ALL'AEROMOBILE PILATUS PC-6 MARCHE D-FATA**

(art. 16, comma 7, reg. UE n. 996/2010; previsione 6.6 Allegato 13 ICAO)

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	Velivolo Pilatus PC-6/B2-H4, marche D-FATA.
<b>Data e ora</b>	2 aprile 2011, 14.00 UTC circa.
<b>Luogo dell'evento</b>	Immediate vicinanze aeroporto di Ravenna (LIDR).
<b>Descrizione dell'evento</b>	Il giorno dell'evento l'aeromobile D-FATA veniva impiegato in una serie di voli per il lancio di paracadutisti. Nel corso del settimo volo della giornata il velivolo avrebbe subito un malfunzionamento al sistema propulsivo immediatamente dopo il decollo dalla pista 08. Raggiunta una quota di circa 50 piedi, l'aeromobile iniziava una virata a sinistra, perdendo progressivamente quota. Compiuti circa 160 gradi di virata, il velivolo impattava il suolo a circa 380 metri a Nord dell'aeroporto, su un campo coltivato.
<b>Proprietario dell'aeromobile</b>	Persona fisica.
<b>Natura del volo</b>	Lancio paracadutisti.
<b>Persone a bordo</b>	11 (un pilota, un passeggero e nove paracadutisti).
<b>Danni all'aeromobile</b>	Distrutto.
<b>Altri danni</b>	Tutti gli occupanti dell'aeromobile hanno riportato lesioni, alcuni in modo grave. Non risultano danni a terzi in superficie.
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	Maschio, età 52 anni, nazionalità italiana, in possesso di licenza PPL (A) in corso di validità, abilitato alla condotta di aeromobili Pilatus PC-6 e al lancio di paracadutisti. Certificato medico di seconda classe in corso di validità. Attività di volo: complessiva 299h 30', negli ultimi 90 giorni 14h 41' (tutte effettuate sull'aeromobile D-FATA), negli ultimi 7 giorni 8h 06', nelle ultime 24 ore 2h circa.
<b>Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore</b>	Velivolo monomotore turboelica ad ala alta e carrello fisso biciclo con ruotino posteriore. Anno di costruzione 1994, numero di serie 894. Caratteristiche generali: lunghezza 11 m, larghezza 15 m, altezza 3 m, MTOM 2800 kg. Motore Pratt & Whitney (Canada) PT6A-27. Elica Hartzell HC-D4N-3P/D9511F. Certificato di aeronavigabilità in corso di validità. Ore totali: cellula 5797h 24', motore 6341h 16', elica 2615h 31'. Data dell'ultima ispezione: 30 settembre 2010.

## **Informazioni sul luogo dell'evento**

L'aeroporto di Ravenna si trova circa 7 km a Sud della città omonima ed è situato al livello del mare. È provvisto di una pista in asfalto di 1200 m di lunghezza e 30 m di larghezza, con designazione 08/26. L'aeroporto è gestito dall'Aero Club di Ravenna. L'autorità amministrativa è l'ENAC-Direzione aeroportuale di Bologna-Rimini, mentre per i servizi di assistenza al volo l'aeroporto rientra nella giurisdizione ATS di Forlì, gestita da ENAV SpA.

L'impatto con il suolo è avvenuto a circa 380 metri a Nord dell'aeroporto, su un terreno pianeggiante, che, al momento dell'incidente, si presentava asciutto e compatto.

## **Informazioni meteorologiche**

Le condizioni meteorologiche sull'aeroporto di Ravenna erano caratterizzate da cielo quasi sereno, visibilità ottima, vento debole dai quadranti orientali, temperatura 20 °C, pressione 1018 hectopascal.

## **Stato di progressione inchiesta**

La raccolta delle evidenze oggettive è in via di completamento. In particolare, si è in attesa dei risultati degli esami sul motore e relativi accessori; il propulsore (come pure il resto del relitto) è stato infatti posto sotto sequestro dall'autorità giudiziaria, che, dopo aver preso recentemente accordi con l'ANSV, anche alla luce di quanto previsto dall'art. 12, comma 1, del regolamento UE n. 996/2010 e dalla previsione 5.10 e relative note dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, si accinge ad inviarlo presso il costruttore per le verifiche del caso.

Le analisi eseguite sui campioni di combustibile prelevati sia dal velivolo sia dalla cisterna dell'impianto di erogazione da cui era stato attinto non hanno evidenziato la presenza di contaminazioni. Stesso risultato è emerso dall'analisi dell'olio prelevato dal motore.

È stato inoltre sottoposto ad esame il navigatore GPS di cui disponeva il pilota a bordo: nell'apparato in questione è stata rilevata l'assenza di dati memorizzati, in quanto la modalità di registrazione non era stata attivata. L'analisi delle comunicazioni radio terra-bordo-terra e delle tracce radar non hanno fornito elementi utili per la determinazione delle cause dell'evento.

## **Questioni di sicurezza**

Sulla base delle evidenze finora acquisite, l'inchiesta di sicurezza sta focalizzando l'attenzione su più aspetti.

In particolare: sul fattore umano, con particolare riferimento al processo di *decision making* da parte del pilota in seguito alla possibile avaria del motore; sul fattore tecnico, in relazione al funzionamento del propulsore; sulle procedure di sicurezza adottate presso il centro di paracadutismo locale.