

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	<b>05/2019</b>	issue date <small>(data di emissione)</small>	<b>11/09/2019</b>	Rev. <small>(stato di revisione)</small>	<b>0</b>
<b>Operation type</b> <small>(tipo di volo)</small>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <small>(trasporto aereo commerciale)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> general aviation <small>(aviazione generale)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input type="checkbox"/> HEMS <small>(altro)</small>	
<b>a/c category</b> <small>(categoria aeromobile)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small>	<input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small>	<input type="checkbox"/> Glider <small>(alante)</small>	<input type="checkbox"/> Helicopter <small>(ala rotante)</small>	<input type="checkbox"/> RPAS <small>(SAPR)</small>
<b>a/c involved</b> <small>(a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> Pilatus Aircraft LTD	<small>type (modello)</small> PC-6/B2-H4	<small>Registration Mark (marche)</small> S5-CMB		
<b>Occurrence Location:</b> <small>(luogo incidente)</small>	Cecina (LI)		<b>Occurrence date:</b> <small>(data dell'evento)</small>	11/06/2016	

<b>Technical Investigation Report * issued by:</b> <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ANSV</b>		<b>n. ....NA.....</b> <small>(if applicable – se applicabile)</small>
<b>Title:</b> <small>(titolo del Rapporto)</small>	INCIDENTE occorso all'aeromobile Pilatus PC-6 marche di identificazione S5-CMB, in località Cecina (Livorno), 11 giugno 2016		
<b>Ref. no.:</b> <small>(n. di protocollo)</small>	2358/18	<b>Incoming Date:</b> <small>(data del protocollo)</small>	31/05/2019

**Event description** (copied from \*):  
(descrizione dell'evento – tratto da \*)

L'incidente è accaduto alle ore 10.30' UTC circa del giorno 11 giugno 2016 nel corso della effettuazione di attività di aviolancio presso la scuola di paracadutismo sportivo ASD Skydive Kalifornia, sull'aviosuperficie "Porta della Maremma", in località Cecina (Livorno).

A bordo del velivolo Pilatus PC-6 marche di identificazione S5-CMB erano presenti due piloti e sette paracadutisti. Questi ultimi erano rispettivamente due "piloti tandem" con relativo passeggero, due paracadutisti con videocamera per le riprese dei due lanci tandem ed un paracadutista che si apprestava a lanciarsi singolo.

Al momento del lancio del paracadutista singolo<sup>1</sup>, primo nella sequenza di uscita, si verificava l'apertura non comandata del paracadute ausiliario. Il paracadute trascinava fuori dall'aeromobile il paracadutista, che cadeva sotto lo stabilizzatore lato destro, mentre la velatura del paracadute ausiliario si apriva al di sopra del medesimo stabilizzatore. Immediatamente dopo si verificava il distacco dell'intero piano di coda orizzontale.

I paracadutisti a bordo abbandonavano il velivolo. Il velivolo precipitava privo di controllo per circa due minuti prima di impattare il suolo su un campo coltivato, a poca distanza dall'aviosuperficie. I due piloti decedevano all'impatto. Il paracadutista coinvolto nell'incidente atterrava con il paracadute ausiliario, apertosi poi regolarmente. Il paracadutista riportava un trauma al capo in seguito all'impatto con lo stabilizzatore. I restanti sei paracadutisti atterravano senza conseguenze con il paracadute principale.



## FOLLOW-UP ACTION

### Safety Recommendation no.:

ANSV-5/1247-16/3/A/19

*(Raccomandazione di Sicurezza n.)*

L'ANSV raccomanda che le competenze associate alla funzione di direttore di lancio/responsabile di lancio, nonché le modalità di esecuzione di tali competenze siano adeguatamente precisate a livello normativo/procedurale, ritenendo che tale figura svolga un ruolo fondamentale non soltanto per la sicurezza delle operazioni di lancio paracadutisti, ma anche per la sicurezza del volo in generale.

In tale contesto si raccomanda, altresì, di definire il posizionamento dei paracadutisti a bordo dell'aeromobile, le procedure di sicurezza per i paracadutisti singoli e tandem, le verifiche da effettuare sull'attrezzatura da lancio e le relative modalità di controllo.

### ENAC Recommendation Assessment *(posizione dell'ENAC):*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> agreement <i>(in accordo)</i>                                 | <input type="checkbox"/> no longer applicable <i>(non più applicabile)</i>                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> partial agreement <i>(parzialmente in accordo)</i> | <input type="checkbox"/> more information required <i>(richieste ulteriori informazioni)</i> |
| <input type="checkbox"/> disagreement <i>(in disaccordo)</i>                           | <input type="checkbox"/> not responsible <i>(non responsabilità di ENAC)</i>                 |
|  | <input type="checkbox"/> unknown <i>(non definita)</i>                                       |

### ENAC response *(valutazione dell'ENAC):*

L'art. 8 del Regolamento "Licenze di paracadutismo" ed. 3 del 26/10/2015 definisce le competenze ed il ruolo a bordo dell'aeromobile sia del Responsabile di lancio che del Direttore di Lancio; per quest'ultimo vengono dettagliati anche i requisiti propedeutici al conseguimento della certificazione e al suo mantenimento.

Il DM 467T/92 sez.4 Par.II all'art.11 definisce quali siano le competenze del Direttore di Lancio a bordo stabilendo che le funzioni competono solo nei confronti degli allievi e dei paracadutisti sprovvisti di licenza. L'assegnazione di un maggiore livello di responsabilità al Direttore di Lancio in merito alle operazioni di lancio confliggerebbe con il principio dell'autonomia e responsabilità del paracadutista in possesso di licenza espresso nel Regolamento del 24 giugno 2013 "Disciplina dei Lanci Paracadutistici Ordinari e Speciali" all'art.3 "Autonomia della licenza".

Per quel che attiene le modalità operative per lo svolgimento della specifica funzione, queste sono esposte nel manuale operativo dell'organizzazione a cui appartiene il Direttore di Lancio, manuale che viene verificato dall'ENAC. Tali prescrizioni devono necessariamente essere conformi a quanto previsto nel DM 467T/92 sez.4 Par.II.

Si precisa inoltre che, per il Responsabile di Lancio, così come all'art.12 del Regolamento del 24 giugno 2013 "Disciplina dei Lanci Paracadutistici Ordinari e Speciali", non sono richiesti particolari requisiti dal momento che il suo ruolo è limitato a quello di coordinatore in ordine alla sequenza di lancio concordata tra i paracadutisti e di unico interlocutore con il pilota.

Infine, la disposizione dei paracadutisti a bordo è determinata di volta in volta tenendo conto di diversi fattori quali: il tipo di lavoro che i paracadutisti hanno in programma di eseguire, la sequenza di lancio, la presenza o meno di allievi durante i lanci, di tandem, di cineoperatori, quote di lancio differenziate per gruppi di paracadutisti e non ultimo dal tipo di aeromobile usato e dalla sua configurazione. Per tanto si ritiene che un posizionamento standard a bordo non possa essere definito aprioristicamente, in modo teorico e per tanto imposto per via regolamentare.

Premesso quanto sopra è comunque opportuno precisare che L'ANSV non ha specifica competenza istituzionale in materia di paracadutismo dal momento che, ai sensi del Decreto Interministeriale n.13 del 19/01/2015, tale competenza è affidata all'ENAC. In ogni caso, per quanto attiene ai contenuti, pur condividendo l'analisi effettuata si ritiene che la normativa vigente sia già adeguata a disciplinare la materia. In tal senso non si ritiene pertanto di dover procedere come indicato nella raccomandazione.

### Completion Status *(cross the applicable %)*

*(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)*

0%	25%	50%	75%	<del>100%</del>
----	-----	-----	-----	-----------------