

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	06/2019	issue date <small>(data di emissione)</small>	11/09/2019	Rev. <small>(stato di revisione)</small>	0
Operation type <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>	
a/c category <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>
a/c involved <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		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	Cecina (LI)		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	11/06/2016	

Technical Investigation Report * issued by: <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV		
	<input type="checkbox"/>	n.NA..... <small>(if applicable – se applicabile)</small>	
Title: <small>(titolo del Rapporto)</small>	INCIDENTE occorso all'aeromobile Pilatus PC-6 marche di identificazione S5-CMB, in località Cecina (Livorno), 11 giugno 2016		
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	2358/18	Incoming Date: <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 singolo¹, 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-6/1247-16/4/A/19

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

Motivazione: la sacca imbragatura era un VECTOR 3 costruita dalla United Parachute Technologies, modello V375 SE, numero di serie 45727, fabbricata nel maggio 2007, approvata dalla FAA con TSO-C23B. Il paracadute ausiliario era del tipo Perfomance Designs modello PD Reserve PD253R (253 piedi quadrati di superficie), numero di serie 039687, costruito nel mese di marzo 2007, approvato dalla FAA con TSO-C23C cat B. Il *flap* inferiore nella configurazione del materiale da lancio in questione e con la lunghezza del *loop* di chiusura (rispondente alle specifiche del costruttore) di cui questo era dotato è risultato essere sottodimensionato, favorendone il sollevamento e l'apertura, inficiando in tal modo l'azione che deve svolgere, ovvero la protezione del cavo della maniglia di apertura del paracadute ausiliario e del *pin* di chiusura del sistema *skyhook*.

Testo: Per quanto di competenza ENAC in materia di paracadute, si rimette a tale Ente la valutazione sulle iniziative da intraprendere per eliminare la criticità riscontrata sul materiale da lancio.

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):*

Le risultanze dell'indagine condotta dall'ENAC in osservanza alle proprie competenze istituzionali ed in via di pubblicazione, portano al convincimento che la corporatura del paracadutista abbia potuto influire in maniera significativa sulla dinamica degli eventi e che, pertanto, non sia opportuno richiedere una variazione del progetto quanto piuttosto richiedere che, prima della fase di imbarco per il lancio, venga effettuata una verifica della congruità del materiale di lancio utilizzato dai paracadutisti.

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 che provvederà, pertanto, ad emettere nel proprio sito Internet (<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety/attivita-paracadutistica>) una Safety Information in accordo alle valutazioni sopra indicate.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0%	25%	50%	75%	100%
----	-----	-----	-----	------