

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	02/2022	issue date <i>(data di emissione)</i>	09/06/2022	Rev.	0
Operation type <i>(tipo di volo)</i>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <i>(trasporto aereo commerciale)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> general aviation <i>(aviazione generale)</i>	<input type="checkbox"/> aerial work <i>(lavoro aereo)</i>	<input type="checkbox"/> HEMS <i>(altro)</i>	
a/c category <i>(categoria aeromobile)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <i>(ala fissa)</i>	<input type="checkbox"/> Balloon <i>(mongolfiera)</i>	<input type="checkbox"/> Glider <i>(alante)</i>	<input type="checkbox"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> RPAS <i>(SAPR)</i>
a/c involved <i>(a/m coinvolto)</i>	manufacturer (costruttore)	type (modello)	Registration Mark (marche)		
	Pilatus Aircraft LTD	PC-6/B2-H4	T7-SKY		
Occurrence Location: <i>(luogo incidente)</i>	Livrasco (Cremona)		Occurrence date: <i>(data dell'evento)</i>	20/09/2020	

Technical Investigation Report * issued by: <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	<input type="checkbox"/>	n. Not Applicable <i>(if applicable – se applicabile)</i>
Title: <i>(titolo del Rapporto)</i>	INCIDENTE occorso all'aeromobile Pilatus PC-6 marche di identificazione T7-SKY, in località Livrasco (Cremona), 20 settembre 2020		
Ref. no.: <i>(n. di protocollo)</i>	0000101/22	Incoming Date: <i>(data del protocollo)</i>	12/01/2022

Event description *(copied from *)*:

*(descrizione dell'evento – tratto da *)*

L'incidente è occorso il giorno 20 settembre 2020, alle ore 07.49' UTC (09.49' locali), in località Livrasco, frazione del Comune di Castelverde (Cremona), ed ha interessato l'aeromobile tipo Pilatus PC-6/B2/H4 (S/N 902) marche di identificazione T7-SKY impegnato nella attività di lancio paracadutisti presso l'ASD Skyteam sull'aeroporto di Cremona Migliaro, al secondo volo della giornata.

L'aeromobile, decollato per RWY 29, in VFR, saliva alla quota di lancio ed effettuava un primo passaggio con ingresso su asse Est/Ovest a 3300 m di altezza per il lancio di una squadra di lavoro relativo a quattro (RW4) e dell'operatore video. Si presentava per il secondo passaggio, dopo essere salito a 4000 m di altezza, sempre con il medesimo asse di ingresso, per il lancio delle due coppie di paracadutisti e del paracadutista singolo che effettuava un lancio di deriva con track suit. Terminate le operazioni di lancio, in fase di discesa, l'aeromobile, che effettuava due ampie virate per posizionarsi in finale RWY 11, entrava in collisione con l'ultimo dei paracadutisti in ordine di uscita ancora in caduta libera e precipitava fuori controllo dopo aver perso un'ampia sezione della semiala sinistra.

Il paracadutista decedeva a seguito dell'impatto con il velivolo, mentre il pilota decedeva all'impatto con il suolo.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:
ANSV-16/478-20/4/A/21
(Raccomandazione di Sicurezza n.)

Testo: l'ANSV reitera la raccomandazione ANSV-5/1247-16/3/A/19, affinché l'ENAC definisca, nelle modalità ritenute più idonee, i compiti del direttore di lancio e del responsabile di lancio, in particolar modo definendo in maniera univoca le modalità in cui il responsabile di lancio venga definito, quali siano le azioni che debba svolgere e la formazione che debba sostenere per svolgere la propria funzione; ciò al fine di evitare che la criticità riscontrata possa contribuire all'ulteriore accadimento di incidenti aerei in cui siano coinvolti aeromobili impegnati nel lancio paracadutisti.

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 type="checkbox"/> partial agreement <i>(parzialmente in accordo)</i> | <input type="checkbox"/> more information required <i>(richieste ulteriori informazioni)</i> |
| <input checked="" 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'ENAC conferma quanto già rappresentato con il modello F.ACT.O.R. 05/2019 in risposta alla raccomandazione di sicurezza ANSV-5/1247-16/3/A/19 e, in particolare:

- L'art. 8 del Regolamento "Licenze di paracadutismo" ed. 3 del 26/10/2015 definisce le competenze ed il ruolo a bordo sia del Responsabile di lancio sia 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 DL 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 espone 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.

Completion Status *(cross the applicable %)*
(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)

0%

25%

50%

75%

 100%