

DICHIARAZIONE INTERMEDIA

INCIDENTE
occorso all'aeromobile
Eurocopter AS365 N3 marche I-DAMS,
in località Mineo (CT),
9 novembre 2011

DICHIARAZIONE INTERMEDIA
RELATIVA ALL'INCIDENTE
OCCORSO ALL'AEROMOBILE AS365 N3 MARCHE I-DAMS
(art. 16, comma 7, reg. UE n. 996/2010; previsione 6.6 Allegato 13 ICAO)

Tipo dell'aeromobile e marche	Elicottero Eurocopter AS365 N3 marche I-DAMS.
Data e ora	9 novembre 2011, 09.00 UTC.
Luogo dell'evento	Mineo (CT), località Borgo Pietro Lupo.
Descrizione dell'evento	Impatto contro una collina nel corso di una missione di trasferimento di un paziente dall'ospedale di Caltanissetta a quello di Messina.
Esercente dell'aeromobile	INAER Helicopter Italia S.p.A.
Natura del volo	Trasporto pubblico passeggeri - HEMS (Helicopter Emergency Medical Services).
Persone a bordo	Equipaggio 2 (comandante e copilota), personale sanitario 2 (medico ed infermiere), passeggeri 1.
Danni all'aeromobile	Distrutto.
Altri danni	Deceduto il copilota. Ferite le altre quattro persone a bordo.
Informazioni relative al personale di volo	<p><i>Comandante:</i> maschio, età 47 anni, nazionalità italiana. Titolare di licenza ATPL (H) in corso di validità. Visita medica di classe prima in corso di validità. Esperienza di volo complessiva 2860h, di cui 665h sul tipo. Abilitazione IR in corso di validità.</p> <p><i>Copilota:</i> maschio, età 44 anni, nazionalità italiana. Titolare di licenza CPL (H) in corso di validità. Visita medica di classe prima in corso di validità. Esperienza di volo complessiva 1450h, di cui 460h tipo. Abilitazione IR in corso di validità.</p>
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	<p>L'Eurocopter AS365 N3 ha una massa massima al decollo di 4300 kg ed è certificato, nella versione <i>utility</i>, per un totale di 14 occupanti. Dotato di un rotore principale quadripala e di un rotore di coda di tipo fenestron, è equipaggiato con due motori turboalbero Turbomeca mod. Arriel 2C.</p> <p>L'I-DAMS (numero di serie 6700, anno di costruzione 2004) era allestito e certificato per attività di eliambulanza. La strumentazione di bordo includeva radioaltimetro, autopilota, sistema TCAS e sistema EGPWS.</p> <p>Al momento dell'incidente l'aeromobile aveva totalizzato complessivamente 2906h di volo ed 82h di volo dall'ultima ispezione delle 100h.</p>

**Informazioni
sul luogo dell'evento**

Zona collinosa, di altitudine compresa tra i 400 ed i 550 m, facente parte della catena dei Nebrodi sud-orientali frapposta tra Caltanissetta e la costa orientale della Sicilia.

Informazioni meteorologiche

Sulla base delle informazioni meteorologiche a disposizione dell'equipaggio la missione era realizzabile. Nel corso del volo pianificato da Caltanissetta a Catania, con l'intento di proseguire poi lungo la linea di costa fino a destinazione, la visibilità è andata rapidamente e drasticamente peggiorando.

Stato di progressione inchiesta

Le indagini effettuate, ivi incluse quelle condotte sui dati ricavati dai registratori di volo dell'aeromobile, hanno consentito di determinare che l'incidente è configurabile come un CFIT prodottosi mentre l'equipaggio di condotta cercava, a bassa quota, di orientarsi a causa del progressivo deterioramento delle condizioni di visibilità (si veda, al riguardo, in Allegato "A" il tracciato delle ultime fasi del volo). In particolare, l'incidente si è verificato a seguito del preliminare urto della coda dell'elicottero contro un albero, che ha determinato la perdita di controllabilità dello stesso ed il suo ulteriore impatto contro il terreno collinoso circa 80 m più avanti, con successivo rotolamento più in basso fino all'arresto in prossimità di alcuni alberi di alto fusto (foto 2 in Allegato "A"). Le evidenze acquisite hanno consentito di escludere ogni ipotesi di malfunzionamento dell'elicottero e del suo sistema motopropulsore.

Questioni di sicurezza

L'inchiesta sta attualmente approfondendo gli aspetti relativi all'addestramento dell'equipaggio, alla pianificazione della missione, agli equipaggiamenti minimi in dotazione, al CRM, alle normative di riferimento applicabili ed al contesto operativo.

Alle spalle dei piloti era installata una paratia in alluminio, che separa la cabina di pilotaggio da quella passeggeri. Tale paratia - sulla quale erano installati gli strumenti e le apparecchiature per l'assistenza sanitaria dei pazienti trasportati - ha ceduto al momento dell'impatto. Al riguardo, relativamente alle azioni di mitigazione da prevedere in caso di incidente, si sta valutando - anche alla luce degli esiti dell'esame autoptico sulla salma del copilota - l'aspetto dell'allestimento cabina in termini di sicurezza nel caso di *crash*.



Foto 1: stato di ritrovamento del relitto sul luogo dell'incidente.



Foto 2: punto di primo impatto del rotore di coda dell'I-DAMS contro un albero.

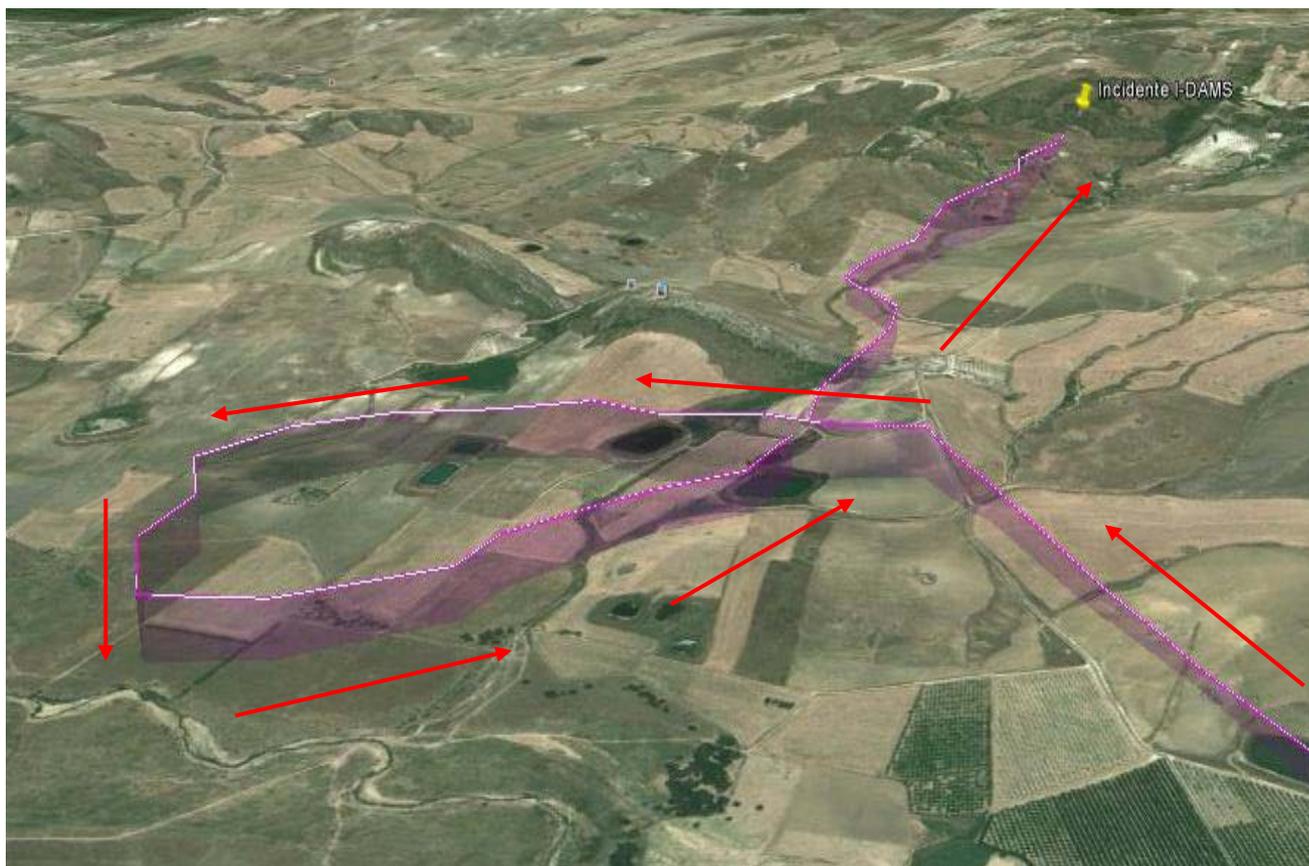


Figura 1: tracciato delle ultime fasi del volo.