

# **RELAZIONE D'INCHIESTA**

**INCIDENTE**  
**Elicottero A109S**  
**marche di identificazione HB-ZQQ**  
**Aeroporto Padova, 2.5.2021**

## **OBIETTIVO DELL'INCHIESTA DI SICUREZZA**

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, di cui all'art. 4 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. **Essa conduce, in modo indipendente, le inchieste di sicurezza.**

Ogni incidente e ogni inconveniente grave occorso ad un aeromobile dell'aviazione civile è sottoposto ad inchiesta di sicurezza, nei limiti previsti dal combinato disposto di cui ai commi 1, 4 e 5 dell'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

Per inchiesta di sicurezza si intende un insieme di operazioni comprendente la raccolta e l'analisi dei dati, l'elaborazione delle conclusioni, la determinazione della causa e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni di sicurezza.

**L'unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non nell'attribuire colpe o responsabilità (art. 1, comma 1, regolamento UE n. 996/2010). Essa, conseguentemente, è condotta indipendentemente e separatamente da inchieste (come, ad esempio, quella dell'autorità giudiziaria) finalizzate all'accertamento di colpe o responsabilità.**

L'inchiesta di sicurezza è condotta in conformità con quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561) e dal regolamento UE n. 996/2010.

Ogni inchiesta di sicurezza si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave. Essa può contenere, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza, che consistono in una proposta formulata a fini di prevenzione.

**Una raccomandazione di sicurezza non costituisce, di per sé, una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente (art. 17, comma 3, regolamento UE n. 996/2010).**

La relazione garantisce l'anonimato di coloro che siano stati coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave (art. 16, comma 2, regolamento UE n. 996/2010).

## INCIDENTE

### Elicottero A109S marche HB-ZQQ

|                                                                                                                                                                |                                                                                                                    |                                               |                                                |                                                                                          |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Tipo di aeromobile:</b><br>elicottero A109S.                                                                                                                |                                                                                                                    | <b>Marche di immatricolazione:</b><br>HB-ZQQ. |                                                | <b>Data:</b> 2 Maggio 2021.<br><b>Ora:</b> 15.45 UTC <sup>1</sup> .                      |  |
| <b>Natura del volo:</b><br>posizionamento                                                                                                                      |                                                                                                                    | <b>Persone a bordo:</b><br>una (solo pilota). |                                                | <b>Luogo dell’evento:</b><br>aeroporto di Padova.                                        |  |
| <b>Danni all’aeromobile:</b><br>ingenti.                                                                                                                       |                                                                                                                    | <b>Lesioni a persone:</b><br>nessuna.         |                                                | <b>Altri danni:</b><br>danni alla pensilina del distributore di carburante.              |  |
| <b>Personale di volo (pilota)</b>                                                                                                                              |                                                                                                                    |                                               |                                                |                                                                                          |  |
| <b>Età:</b><br>75 anni.                                                                                                                                        | <b>Titoli aeronautici:</b><br>ATLP <sup>2</sup> (H) in corso di validità, type rating AW 109 in corso di validità. |                                               | <b>Visita medica:</b><br>in corso di validità. | <b>Esperienza di volo:</b><br>10470 ore totali, di cui circa 530 sul tipo di aeromobile. |  |
| <b>Aeromobile</b>                                                                                                                                              |                                                                                                                    |                                               |                                                |                                                                                          |  |
| <b>Documenti:</b> in corso di validità.                                                                                                                        |                                                                                                                    |                                               | <b>Controlli manutentivi:</b> in regola.       |                                                                                          |  |
| <b>Informazioni meteorologiche:</b> le condizioni meteorologiche al momento dell’incidente non presentavano criticità correlabili con la dinamica dell’evento. |                                                                                                                    |                                               |                                                |                                                                                          |  |

**Descrizione dell'evento:** l'elicottero, dopo l'atterraggio a Padova sulla RWY<sup>3</sup> 22, avvenuto alle 15.35 circa, proseguiva lungo la via di rullaggio B verso il punto di rifornimento aeroportuale.

Giunto in prossimità della piazzola di rifornimento urtava con la parte terminale delle pale del rotore principale la pensilina metallica posta sopra il distributore di carburante.

A causa dell'urto, la fusoliera dell'elicottero compiva una rotazione di circa 200 gradi prima di raggiungere la posizione finale di arresto, con cedimento e distacco della trave di coda.

Dopo l'arresto, il pilota spegneva entrambi i motori ed abbandonava l'elicottero rimasto in posizione verticale sul carrello principale. Il pilota, unico occupante, non riportava lesioni.

In prossimità dell'elicottero al momento dell'incidente non vi era nessuna persona.

La pensilina di copertura del punto di rifornimento riportava danni a seguito dell'impatto.

**Accertamenti effettuati/evidenze rilevate:** il programma di volo dell'elicottero il giorno dell'incidente era:

- Lodrino, Svizzera - Locarno, Svizzera (posizionamento);
- Locarno, Svizzera - Linate (posizionamento);
- Linate - Ferrara (volo ai sensi del Reg UE 965/2012 Annex VII Part NCO<sup>4</sup> con un passeggero a bordo);
- Ferrara-Linate (volo ai sensi del Reg. UE 965/2012 Annex VII Part NCO con un passeggero a bordo).

Una volta giunto a Ferrara il pilota decideva di effettuare una tratta aggiuntiva per Ozzano (BO) per effettuare rifornimento carburante. Giunto ad Ozzano veniva informato che non era possibile procedere al rifornimento a causa di un guasto al distributore di carburante.

Il pilota comunicava quindi all'operatore la necessità di effettuare un ulteriore volo fino a Padova per effettuare rifornimento. Una volta che il dispatcher dell'operatore (operatore certificato svizzero) si assicurava della possibilità di poter effettuare rifornimento a Padova, informava il pilota. L'elicottero decollava quindi da Ozzano con destinazione Padova. Giunto a Padova si verificava l'evento così come sopra descritto.

Nel merito il pilota ha dichiarato che aveva notato la stazione di rifornimento, ma non vi era segnaletica orizzontale e non era presente alcun moviere aeroportuale. Si era avvicinato alla stazione di rifornimento

<sup>1</sup> UTC: Universal Time coordinated.

<sup>2</sup> ATPL (H): Airline Transport Pilot Licence Helicopter.

<sup>3</sup> RWY: runway, pista di atterraggio/decollo.

<sup>4</sup> NCO: Non Commercial Operation.

tenendola alla sua sinistra in modo da mantenere una visuale chiara dell'area di manovra. Inoltre, si era posizionato più vicino possibile alla stazione di riferimento in ragione del fatto che riteneva, sulla base delle precedenti esperienze, non sufficientemente lunga la tubazione del carburante e il cavo di messa a terra per raggiungere facilmente la parte destra dell'elicottero.

In tale contesto si evidenzia che l'elicottero in questione ha una presa di rifornimento sul lato destro della fusoliera.

Il pilota era già stato in precedenza con lo stesso elicottero a Padova 3 volte e risulta che vi abbia effettuato rifornimento in una delle tre occasioni.

L'aeroporto di Padova in accordo alla pubblicazione ufficiale AIP<sup>5</sup> ITALIA AD 2 LIPU 1-1 (valida il giorno dell'incidente), consentiva la possibilità di effettuare carburante, indicando gli orari, senza la possibilità di poter usufruire di servizi di handling, sanitari, di sicurezza e de-icing.

Nel merito dell'evento, la decisione del pilota di avvicinarsi alla stazione di rifornimento con il lato sinistro dell'elicottero, se da un lato gli ha consentito di avere una visuale chiara del piazzale, dall'altro ha verosimilmente penalizzato, essendo seduto a destra nell'aeromobile, la visuale della stazione di rifornimento.

**Cause:** l'incidente è stato causato da una non adeguata valutazione, da parte del pilota, della distanza e dell'altezza della pensilina rispetto alle pale del rotore principale.



Foto 1: posizione di arresto finale dell'elicottero. Sono visibili i danni all'elicottero e alla pensilina.

---

<sup>5</sup> Aeronautical Information Publication.