

**INCIDENTE**  
**Elicottero Schweizer 269C marche I-MAGB**

<b>Tipo di aeromobile:</b> Schweizer 269C.	<b>Marche di immatricolazione:</b> I-MAGB.	<b>Data:</b> 30.12.2000 <b>Ora:</b> 14.45 UTC circa.	
<b>Natura del volo:</b> aviazione commerciale.	<b>Persone a bordo:</b> due (pilota e passeggero).	<b>Luogo dell'evento:</b> aeroporto Modena Marzaglia (LIPM).	
<b>Danni all'aeromobile:</b> danneggiamenti sostanziali.	<b>Lesioni a persone:</b> nessuna.	<b>Altri danni:</b> nessuno.	
<b>Personale di volo (Pilota)</b>			
<b>Età:</b> 45 anni	<b>Titoli aeronautici:</b> in corso di validità.	<b>Visita medica:</b> in corso di validità.	<b>Esperienza di volo:</b> 2.156h totali, 13h 55' sul tipo di elicottero nell'ultimo mese.
<b>Aeromobile</b>			
<b>Documenti:</b> in corso di validità.		<b>Controlli manutentivi:</b> in regola.	

**Descrizione dell'evento.**

L'incidente avveniva durante il decollo, per un volo turistico con passeggero a bordo, effettuato dall'aeroporto di Modena Marzaglia (LIPM). La fase di salita veniva interrotta per riportarsi all'atterraggio. Questo avveniva in modo anomalo inducendo danneggiamenti sostanziali: l'elicottero si inclinava sul lato sinistro urtando il suolo con le pale del rotore principale. Il pilota ed il passeggero restavano illesi nell'evento.

**Accertamenti effettuati/evidenze rilevate.** Il pilota ha dichiarato che nell'effettuare una "salita ripida", con l'elicottero che aveva raggiunto un'altezza dal suolo di circa 20 metri (circa 65 ft), avvertiva un calo di potenza per cui impostava un atterraggio forzato in un prato parallelo alla pista 11. L'impatto con il suolo avveniva con la parte ventrale dell'elicottero che poi si inclinava sul lato sinistro. Il pilota dichiarava inoltre di aver spento il motore mettendo a massa i magneti.

Si evidenzia che il manuale di volo dell'elicottero oggetto della presente relazione raccomanda di non effettuare decolli con bassa velocità traslazionale, in quanto questo renderebbe meno probabile una esecuzione senza conseguenze della procedura di emergenza prevista per la *engine failure – altitude above 7 ft and below 450 ft*.

Dall'esame della documentazione dell'aeromobile, è risultato che l'elicottero fosse in regola da un punto di vista manutentivo ed efficiente prima dell'effettuazione del volo conclusosi con l'incidente.

Dalle evidenze esaminate, è apparso verosimile l'impatto dell'elicottero sul terreno adiacente alla RWY 11 in un assetto di volo "controllato", con velocità verticale medio-alta.

È stato effettuato il disassemblaggio del motore in tutti i suoi componenti ed accessori, e non sono state evidenziate anomalie, rotture o avarie correlabili con un calo di potenza.

Si ritiene pertanto che il decollo ripido effettuato dal pilota abbia indotto/favorito il calo di potenza sperimentato quando quest'ultimo era all'interno dell'area per la quale il manuale di volo raccomanda di non operare.

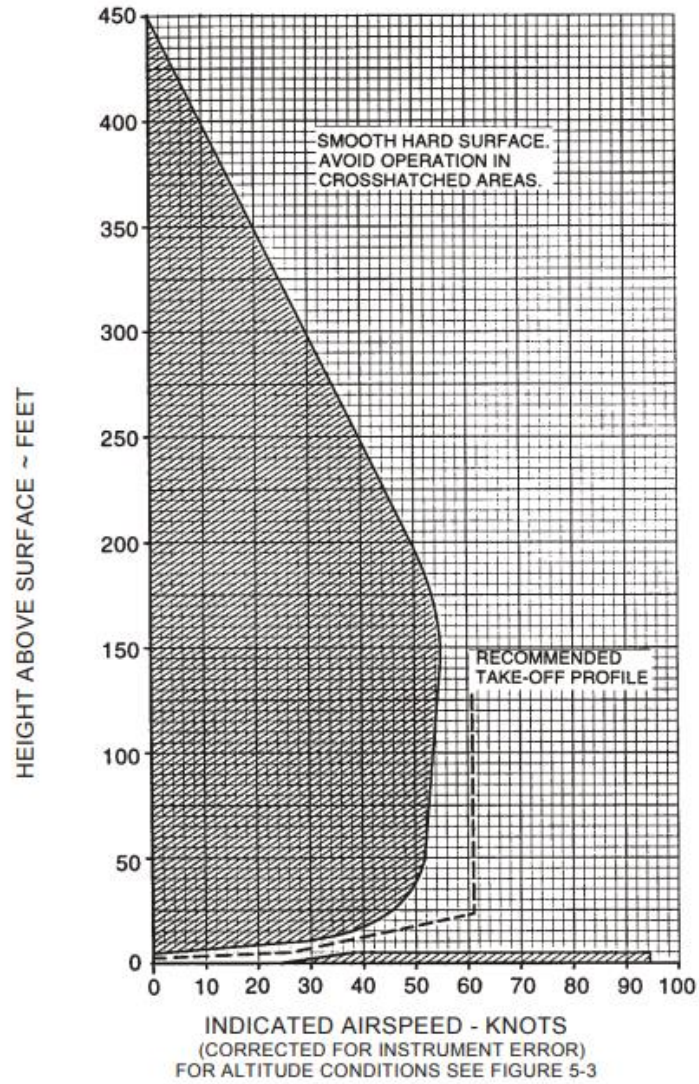


Figura 1: diagramma altezza-velocità

**Cause.**

L'incidente è avvenuto verosimilmente a seguito di un possibile improvviso calo di potenza del motore. Ha probabilmente contribuito al verificarsi dell'evento la modalità di decollo, la quale sarebbe anche diventata critica per l'esecuzione dell'atterraggio effettuato a partire da condizioni per le quali il manuale di volo raccomanda di non operare.