

**RELAZIONE PRELIMINARE D'INCHIESTA**  
(PRELIMINARY REPORT)

**INCIDENTE**  
**elicottero AW109SP,**  
**marche di identificazione I-CPFL,**  
**Noceto (PR), 5 febbraio 2025**

**Relazione preliminare di inchiesta**  
**INCIDENTE**  
**elicottero AW109SP,**  
**marche di identificazione I-CPFL,**  
**Noceto (PR), 5 febbraio 2025**

Le inchieste di sicurezza dell'ANSV sono condotte in conformità con quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e dal Regolamento UE n. 996/2010. L'unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non nell'attribuire colpe o responsabilità. Essa, conseguentemente, è condotta indipendentemente e separatamente da inchieste (come, ad esempio, quella dell'autorità giudiziaria) finalizzate all'accertamento di colpe o responsabilità. Sarebbe pertanto improprio che le relazioni dell'ANSV venissero utilizzate per attribuire colpe o responsabilità, perché né l'investigazione svolta dall'ANSV né le sue relazioni sono strumentali a tale scopo.

Questa relazione preliminare d'inchiesta (Preliminary Report) è pubblicata per fornire dettagli sui fatti iniziali. Essa contiene i fatti che sono stati determinati sino al momento della sua pubblicazione. Tale relazione preliminare è pubblicata per informare gli operatori aeronautici ed il pubblico sulle circostanze generali dell'incidente e potrebbe essere soggetta a modifiche o correzioni nel caso in cui, durante l'inchiesta, si rendessero disponibili ulteriori evidenze. L'inchiesta di sicurezza continua e la relazione finale sarà pubblicata a tempo debito.

**Premessa**

L'elicottero AW109 SP marche I-CPFL (foto 1) impattava il terreno poco dopo il decollo avvenuto dall'elisuperficie privata CLA2 sita in località Castelguelfo, Noceto, Parma. Il decollo avveniva alle 17.45 UTC<sup>1</sup>. L'aeromobile si distruggeva completamente in conseguenza dell'incidente.

I tre occupanti, due piloti ed un passeggero, a seguito dell'incidente risultavano deceduti.

L'elicottero era decollato dalla piazzola presso Noceto per effettuare l'ultima tratta di un percorso (Arcore-Faenza-Sala Baganza-Noceto-Arcore) che veniva ripetuto con relativa frequenza.



Foto 1: AW 109 SP Grand New marche I-CPFL coinvolto nell'incidente. Foto di repertorio (Aviapages.com).

---

<sup>1</sup> UTC: Universal Time Coordinated. L'ora locale, al momento dell'incidente, era UTC+1.

## Informazioni sull'elicottero

AUGUSTAWESTLAND - AW109 SP marche di identificazione I-CPFL, S/N 22335;  
MTOM<sup>2</sup> 3175 kg;  
2 motori Pratt & Whitney PW207C;  
ore di volo totali: circa 1815.

## Personale di volo

La documentazione resa disponibile in merito alla licenza ed idoneità medica del personale di condotta riporta le seguenti informazioni salienti:

Pilota 1: 59 anni, CPL (H)<sup>3</sup> conseguito in data 15.4.2013 con rating TRI<sup>4</sup> AW109 e TRE<sup>5</sup> AW109 e AW109 + IR<sup>6</sup> SP<sup>7</sup>/MP<sup>8</sup> in corso di validità. Livello ICAO inglese: 4. Idoneità medica 1<sup>^</sup> classe in corso di validità.

Pilota 2: 31 anni, ATPL (H)<sup>9</sup> conseguito in data 5.7.2022 con rating AW109 + IR SP/MP in corso di validità. Livello ICAO inglese: 5. Idoneità medica 1<sup>^</sup> classe in corso di validità.

## Luogo dell'incidente e condizioni del relitto

L'elicottero I-CPFL a seguito dell'incidente risultava distrutto. La posizione finale del relitto era 44°49'35,6" N - 010°11'27,1" E, a circa 190 m dalla piazzola di decollo (foto 2).

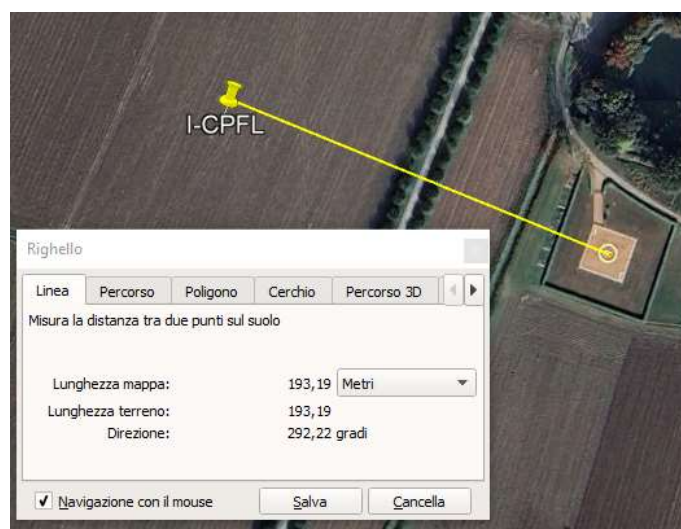


Foto 2: posizione finale del relitto (Google Earth).

<sup>2</sup> MTOM: Maximum Take Off Mass.

<sup>3</sup> CPL(H): Commercial Pilot Licence Helicopter.

<sup>4</sup> TRI: Type Rating Instructor.

<sup>5</sup> TRE: Type Rating Examiner.

<sup>6</sup> IR: Instrument Rating.

<sup>7</sup> SP: Single Pilot.

<sup>8</sup> MP: Multi Pilot.

<sup>9</sup> ATPL(H): Airline Transportation Pilot Licence Helicopter.

Il primo punto di contatto con il suolo è stato individuato sulla congiungente tra la piazzola di decollo e la posizione finale del relitto. Non sono state rinvenute parti dell'aeromobile tra il primo punto di contatto col terreno e la piazzola di decollo. Le tracce al suolo appaiono riconducibili ad un primo contatto con il ruotino anteriore, che ha generato un solco nel terreno bagnato. Tale solco, della lunghezza di circa 1.6 m, aveva una profondità massima di circa 75 cm e larghezza iniziale compatibile con quella del *nose* dell'elicottero. Il ruotino è stato ritrovato nella prima parte di questo avvallamento (foto 3).



Foto 3: ruotino all'interno del solco corrispondente al primo punto di impatto.

Il resto del relitto si trovava ad una distanza di circa 25 metri dal punto di collisione del *nose* (foto 4). La trave di coda, contenente l'albero di trasmissione al *tail rotor* si mostrava spezzata, capovolta e avanzata lateralmente a destra rispetto alla prua dell'elicottero (foto 5). Le pale del rotore di coda non presentavano danneggiamenti elevati.



Foto 4: buca dell'impatto iniziale e posizione finale del relitto.



Foto 5: relitto dell'I-CPFL. Dettaglio della trave di coda.



Foto 6: relitto dell'I-CPFL.

Il relitto presenta i danneggiamenti maggiori nella parte frontale (foto 6 e 7).

Le 4 pale del *main rotor* sono rimaste solidali alla testa del rotore principale, con frammenti delle stesse proiettati in un ampio raggio rispetto alla posizione finale del relitto, foto 6. I leverismi associati alle catene dei comandi della testa rotore si mostravano continui e relativamente in buone condizioni (foto 7) ad eccezione di uno dei *main rotor actuators*. Due smorzatori di vibrazione risultavano danneggiati.



Foto 7: testa del rotore principale dell'I-CPFL. Evidenziata nell'ovale la rottura di uno dei *main rotor actuators*.

I leverismi del rotore di coda risultavano continui e senza danneggiamenti evidenti (foto 8).



Foto 8: testa del rotore di coda dell'I-CPFL.

Il carrello principale risultava estratto (foto 9 e 10).



Foto 9: carrello principale destro dell'I-CPFL.



Foto 10: carrello principale sinistro dell'I-CPFL.

Non si osservavano segni di incendio. Infatti, non è stata rilevata una perdita di carburante dai serbatoi ed è stato possibile prelevare un campione per analisi.

Il pannello strumenti è stato recuperato (foto 11) e le unità avioniche IDU<sup>10</sup> sono state sottoposte ad analisi per estrazione dati (si veda paragrafo successivo).



Foto 11: pannello strumenti dell'I-CPFL. Nei riquadri le 4 IDU sottoposte ad estrazione dati.

### **Dati di volo – analisi preliminare IDU**

Di seguito vengono dettagliate in via preliminare alcune delle evidenze emerse dalla estrazione dei dati registrati dalle IDU. L'inizio della registrazione dei dati relativi all'ultimo volo è avvenuto alle 17:48:33 UTC. Il termine di registrazione è avvenuto alle 17:51:00 UTC. In maggior dettaglio, si sono registrate le seguenti informazioni rispetto all'assetto e alla IAS<sup>11</sup> dell'elicottero:

- angolo di *roll* con valori molto bassi (assetto pressoché livellato su questo asse);
- angolo di *pitch* costante a 2.2° fino alle 17:50:45 UTC per poi aumentare fino a circa 6° alle 17:50:49 UTC. Successivamente diminuisce progressivamente fino a raggiungere il valore massimo negativo di circa -38° per poi portarsi nell'ultimo punto registrato, alle 17:51:00 UTC, al valore di -32°;
- la prua si è mantenuta tra i tra i 291° ed i 286°;
- la *groundspeed* risultava pressoché nulla fino alle 17.50.53 UTC, per aumentare progressivamente, fino a raggiungere circa 88 kt al momento di fine registrazione.

---

<sup>10</sup> IDU: Integrated Display Unit.

<sup>11</sup> IAS: Indicated AirSpeed.

## **Condizioni meteo**

Di seguito i METAR di LIMP (Parma) applicabili alla fascia orario del volo terminato con l'incidente:

METAR LIMP 051950Z VRB01KT 0100 R20/0225N FG NSC 01/01 Q1033=  
METAR LIMP 051850Z 00000KT 0100 R20/0225N FG NSC 02/02 Q1033=  
METAR LIMP 051750Z VRB01KT 0100 R20/0225N FG NSC 03/03 Q1033=  
METAR LIMP 051650Z VRB02KT 0100 R20/0175N FG NSC 04/04 Q1032=  
SPECI LIMP 051615Z 35003KT 0800 R20/0225D FG NSC 05/05 Q1032=  
SPECI LIMP 051605Z 35003KT 1500 BR NSC 06/06 Q1032=

Alle 17.50 UTC era prevista nebbia con visibilità orizzontale 100 m e cielo invisibile.

Il tramonto è avvenuto alle 16.33 UTC (17.33 locali).

## **Analisi carburante**

Il campione di carburante prelevato dal relitto dell'I-CPFL è stato sottoposto ad analisi risultando conforme a quanto previsto: JetA1.

## **Attività programmate**

L'attività investigativa dell'ANSV continuerà esplorando tutte le evidenze che possano essere d'aiuto alla determinazione della causa dell'evento. In particolare, verranno poste in essere le seguenti azioni:

- verifica dei titoli aeronautici e dell'addestramento del personale di volo;
- verifica del contesto normativo in relazione al tipo di volo in essere;
- accertamenti tecnici sull'unità DAU<sup>12</sup> per eventuale recupero dei dati contenuti;
- eventuale recupero dei dati dalle DCU<sup>13</sup> e dalle EECU<sup>14</sup>;
- eventuale recupero dei dati dall'iPad in dotazione all'equipaggio come EFB<sup>15</sup>.
- ricezione degli esiti delle autopsie effettuate sui piloti.

L'elenco delle attività potrà variare in corso di inchiesta.

---

<sup>12</sup> DAU: Data Acquisition Unit.

<sup>13</sup> DCU: Data Collection Unit.

<sup>14</sup> EECU: Engine Electronic Control Unit

<sup>15</sup> EFB: Electronic Flight Bag.