

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	4/2018	issue date <small>(data di emissione)</small>	05/04/2018	Rev. <small>(stato di revisione)</small>	0
Operation type <small>(tipo di volo)</small>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <small>(trasporto aereo commerciale)</small>	<input type="checkbox"/> general aviation <small>(aviazione generale)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input type="checkbox"/> other _____ <small>(altro)</small>	
a/c category <small>(categoria aeromobile)</small>	<input type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small>	<input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small>	<input type="checkbox"/> Dirigible <small>(dirigibile)</small>	<input type="checkbox"/> Glider <small>(alante)</small>	<input type="checkbox"/>
1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> Airbus Helicopters	<small>type (modello)</small> AS350 B3	<small>Registration Mark (marche)</small> I-GBVD		
2nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> N.A.	<small>type (modello)</small> N.A.	<small>Registration Mark (marche)</small> N.A.		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	Arzana (OG)		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	21 Aug 2015	

Technical Investigation Report * issued by: <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	<input type="checkbox"/>	n. <small>(if applicable – se applicabile)</small>
Title: <small>(titolo del Rapporto)</small>	INCIDENTE occorso all'aeromobile Airbus Helicopters AS350 B3 marche I-GBVD, in località Arzana (OG) in data 21 agosto 2015		
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	0006655/2015	Incoming Date: <small>(data del protocollo)</small>	29 Sep 2015

Event description *(copied from *)*:
(descrizione dell'evento – tratto da *)

In data 21-08-2015 l'elicottero in oggetto, impegnato in attività antincendio boschivo, impattava il suolo causando il ferimento grave del pilota mentre il coadiutore rimaneva illeso.

Le prime risultanze dell'inchiesta ANSV hanno portato a ritenere con ragionevole certezza che la causa dell'incidente sia la lunghezza eccessiva del cavo della benna Bambi Bucket modello 2024 collegata al gancio baricentrico che, dopo il rilascio dell'acqua, andava ad impattare contro il rotore di coda. Questo causava la perdita di controllo dell'elicottero e il successivo impatto al suolo.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

ANSV-8/2221-15/4/A/15

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

Alla luce delle criticità individuate nella vigente normativa nazionale, si raccomanda di prevedere una specifica abilitazione nazionale per l'effettuazione di attività particolari con elicotteri, come appunto quella antincendio, nonché di definire specifici programmi addestrativi iniziali e ricorrenti per lo svolgimento di quest'ultima, se necessario in coordinamento con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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 segnala che è possibile introdurre un requisito aggiuntivo ad un regolamento europeo esclusivamente nel caso l'Autorità Competente rilevi imminenti problematiche di sicurezza, così come previsto nell'art.14.1 del regolamento (EU)216/2008.

Si ritiene, peraltro, che al momento attuale l'Annex VII Part SPO HESLO del regolamento (EU) 965/2012 risponda in maniera adeguata alle esigenze di addestramento iniziale e ricorrente, oltre che a quelle di controllo, ai quali sono sottoposti gli equipaggi degli operatori impegnati nelle operazioni antincendio e che, pertanto, non sussistano le suddette condizioni.

In ogni caso l'ENAC continuerà a monitorare gli operatori e gli equipaggi al fine di identificare eventuali possibili miglioramenti del suddetto requisito da proporre ad EASA.

Completion Status *(cross the applicable %)*

(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)

0 %

25 %

50 %

75 %

~~100 %~~