

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	<b>8/2018</b>	issue date <small>(data di emissione)</small>	<b>03/07/2018</b>	Rev. <small>(stato di revisione)</small>	<b>0</b>
<b>Operation type</b> <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 type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> HEMS <small>(altro)</small>	
<b>a/c category</b> <small>(categoria aeromobile)</small>	<input type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small>	<input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small>	<input type="checkbox"/> Glider <small>(alante)</small>	<input type="checkbox"/> .....	
<b>1<sup>st</sup> a/c involved</b> <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	AgustaWestland	AW 139	EC-KJT		
<b>2<sup>nd</sup> a/c involved</b> <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	N.A.	N.A.	N.A.		
<b>Occurrence Location:</b> <small>(luogo incidente)</small>	Monte Cefalone, Lucolia (AQ)		<b>Occurrence date:</b> <small>(data dell'evento)</small>	24 Jan 2017	

<b>Technical Investigation Report * issued by:</b> <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ANSV</b>	<b>n.</b> .....
	<input type="checkbox"/> .....	<small>(if applicable – se applicabile)</small>
<b>Title:</b> <small>(titolo del Rapporto)</small>	INCIDENTE occorso all'elicottero AW 139 marche di identificazione EC-KJT, in località Monte Cefalone , Lucoli (AQ), 24 gennaio 2017	
<b>Ref. no.:</b> <small>(n. di protocollo)</small>	0001936/2018	<b>Incoming Date:</b> <small>(data del protocollo)</small> <b>23 May 2018</b>

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

L'elicottero AW139 marche EC-KJT era decollato dall'aeroporto dell'Aquila Preturo alle 10.06' per effettuare una missione di trasporto sanitario di una persona infortunatasi all'interno del comprensorio sciistico di Campo Felice.

Il pilota atterrava in un'area prossima agli impianti di risalita, dove, mantenendo il rotore in moto, si provvedeva a imbarcare l'infortunato (già su una barella) e tutto il personale. Tutti questi ultimi trovavano posto nel vano passeggeri.

Il decollo avveniva alle 10.23' alla volta dell'ospedale dell'Aquila. Lo stesso elicottero, alle 10.25', impattava contro il versante Sud-Ovest del Monte Cefalone, ad una quota di circa 1840 m AMSL (foto 3), a circa 3,5 km dal punto da cui era decollato nel comprensorio sciistico di Campo Felice.

Nell'impatto l'elicottero andava distrutto e tutti i sei occupanti perdevano la vita.

Occupanti ed elicottero venivano individuati dalle squadre di soccorso circa un'ora dopo l'impatto, a causa delle condizioni di visibilità estremamente ridotta presenti localmente.



## FOLLOW-UP ACTION

**Safety Recommendation no.:**
**ANSV-4/66-17/4/A/18**
*(Raccomandazione di Sicurezza n.)*

L'ANSV raccomanda di estendere al personale OCC 118 un requisito formativo sulle specificità relative all'impiego del mezzo aereo, a similitudine di quanto già previsto, dalla SPA.HERMS.135 (b), per il personale di terra che collabori alle operazioni HERMS.

**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 type="checkbox"/> disagreement <i>(in disaccordo)</i>                | <input checked="" type="checkbox"/> not responsible <i>(non responsabilità di ENAC)</i>      |
|   | <input type="checkbox"/> unknown <i>(non definita)</i>                                       |

Pur concordando con i contenuti della raccomandazione si fa presente che è responsabilità EASA estendere i requisiti a personale oggi non previsto dal Regolamento AIR OPS (rif. GM SPA.HERMS.135).

Inoltre è opinione dell'ENAC che la raccomandazione avrebbe potuto essere indirizzata anche alle Regioni affinché, in aggiunta al mero rispetto degli obblighi regolamentari, inseriscano un'analogia previsione nei capitolati di gara, oppure provvedano in autonomia riguardo al proprio personale.

**Completion Status** *(cross the applicable %)*
*(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)*

0 %

25 %

50 %

75 %

 100 %