

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	5/2018	issue date <small>(data di emissione)</small>	03/07/2018	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 type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> HEMS <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>
1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	AgustaWestland	AW 139	EC-KJT		
2nd a/c involved <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.		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	Monte Cefalone, Lucolia (AQ)		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	24 Jan 2017	

Technical Investigation Report * issued by: <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	n.
	<input type="checkbox"/>	<small>(if applicable – se applicabile)</small>
Title: <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	
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	0001936/2018	Incoming Date: 23 May 2018 <small>(data del protocollo)</small>

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-1/66-17/1/A/18
(Raccomandazione di Sicurezza n.)

Alla luce delle evidenze emerse dall'inchiesta relativa all'incidente in questione, l'ANSV raccomanda di fornire agli operatori italiani, in particolare a quelli impegnati in attività HEMS, gli opportuni chiarimenti in ordine alla corretta applicazione delle disposizioni di cui alla Part ORO.FC, ORO.FC.202 "Single-pilot operations under IFR or at night".

ENAC Recommendation Assessment *(posizione dell'ENAC):*

- | | |
|---|--|
| <input checked="" 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 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 condivide le intenzioni dell'Agenzia ma concorda con la posizione EASA riportata nella Relazione d'Inchiesta (si veda pag.66 della relazione), in quanto i riferimenti normativi sono ritenuti sufficientemente chiari e non necessitano, pertanto, di ulteriori spiegazioni.

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

0 %

25 %

50 %

75 %

~~100 %~~