

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



| | | | | | |
|---|---|--|--|--|------------------------------------|
| FACTOR n.: | 1/2015 | issue date <small>(data di emissione)</small> | 27/1/2015 | Rev. | 0 |
| | | <small>(stato di revisione)</small> | | | |
| 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"/>N.A.. |
| 1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small> | <small>manufacturer (costruttore)</small> | <small>type (modello)</small> | <small>Registration Mark (marche)</small> | | |
| | Eurocopter | AS350B2 | I-AIRY | | |
| 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> | Lasa (BZ) | | Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small> | 16/5/2011 | |

| | | |
|---|--|---|
| 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'aeromobile AS350 B2 marche I-AIRY, in località Lasa (BZ), 16 maggio 2011 | |
| Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small> | 0006247/2013 | Incoming Date: <small>(data del protocollo)</small> 18/10/2013 |

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

L'aeromobile era impegnato in un volo di trasferimento finalizzato all'esecuzione di operazioni di lavoro aereo. Era decollato dalla elisuperficie di Merano (BZ) e durante il volo verso Curon-Venosta (BZ), ad una quota di circa 4300 piedi AMSL, in volo livellato, si verificava lo spegnimento del motore.

Il pilota impostava conseguentemente i parametri di volo per effettuare una autorotazione e, visualizzata la base di Lasa (BZ) del medesimo operatore dell'elicottero a pochissima distanza dalla propria posizione, atterrava con successo sul piazzale della stessa base (foto 1 e 2), riportando lievissimi danni all'elicottero.

Nessuno delle tre persone presenti a bordo riportava conseguenze.

Il pilota ha riferito di aver avvertito un "botto" proveniente dalla parte posteriore dell'elicottero nel momento in cui è avvenuto lo spegnimento, con contestuale rapido movimento dello stesso verso destra intorno all'asse dello yaw e repentino abbassamento del numero dei giri del rotore principale, con relativa accensione dell'avviso sonoro in cabina di pilotaggio (suono continuo).



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

ANSV-11/726-11/3/A/13

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV raccomanda di considerare l'inserimento nel programma di manutenzione degli elicotteri AS350 su cui sia stato applicato il SB 28.00.09 di un task relativo al controllo periodico del flusso carburante sul componente oil to fuel heater.

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> |

ENAC response *(valutazione dell'ENAC):*

Nota: Si segnala che, in accordo ai requisiti contenuti nella Parte M (Annesso I al regolamento (EU) 1321/2014), la Competent Authority dell'operatore (nel caso specifico l'ENAC) è responsabile dell'approvazione dei programmi di manutenzione dei singoli aeromobili, ma non ha la potestà di emettere disposizioni che vadano a modificare/integrare il programma di manutenzione del costruttore; infatti quest'ultima prerogativa, sulla base del regolamento (EU) 216/2008, è attribuita esclusivamente ad EASA.

Si ritiene, pertanto, che la Raccomandazione di Sicurezza in oggetto avrebbe dovuto essere indirizzata ad EASA, come peraltro avvenuto nel caso delle raccomandazioni ANSV-16/726-11/1/A/11 e ANSV-16/726-11/2/A/11, che sono state correttamente trasmesse all'Agenzia (si veda allegato "C" alla Relazione d'Inchiesta).

Peraltro, in assenza di specifiche indicazioni del costruttore sul metodo e la frequenza di un eventuale controllo periodico, l'unica azione possibile da parte dell'ENAC è la sensibilizzazione degli operatori nazionali di elicotteri AS350 B2 al monitoraggio di eventuali irregolarità di funzionamento dell'impianto carburante. Una specifica informazione agli operatori sarà diramata dall'ENAC.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

| | | | | |
|-----|------|------|------|-------|
| 0 % | 25 % | 50 % | 75 % | 100 % |
|-----|------|------|------|-------|