

F.A.C.T.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

FACTOR n.:	02/2025	issue date (data di emissione)	23/04/2025	Rev. (stato di revisione)	0
Operation type (tipo di volo)	<input checked="" type="checkbox"/> commercial air transport (trasporto aereo commerciale) <input type="checkbox"/> general aviation (aviazione generale) <input type="checkbox"/> aerial work (lavoro aereo) <input type="checkbox"/> HEMS (altro)				
a/c category (categoria aeromobile)	<input type="checkbox"/> Fixed wing (ala fissa) <input checked="" type="checkbox"/> Helicopter (ala rotante)		<input type="checkbox"/> Balloon (mongolfiera) <input type="checkbox"/> Dirigible (dirigibile)	<input type="checkbox"/> Glider (aliante) <input type="checkbox"/>	
a/c involved (a/m coinvolto)	manufacturer (costruttore)	type (modello)		Registration Mark (marche)	
	Leonardo	A109E		I-PIKI	
Occurrence Location: (luogo incidente)	In località Apricena (FG)		Occurrence date: (data dell'evento)	05/11/2022	

Technical Investigation Report * issued by: (Rapporto di Investigazione emesso da)	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV <input type="checkbox"/>	n. Not Applicable (if applicable – se applicabile)	
Title: (titolo del Rapporto)	Incidente occorso all'elicottero A109E marche di identificazione I-PIKI in località Apricena (FG), 5 novembre 2022		
Ref. no.: (n. di protocollo)	401/25	Incoming Date: (data del protocollo)	10/02/2025

Event description (copied from *):

(descrizione dell'evento – tratto da *)

In data 5 novembre 2022 l'A109E marche di identificazione I-PIKI, volo LID 102, previsto LINI (elisuperficie San Domino Tremiti) – LINA (Eliporto Foggia), decollava per l'effettuazione di un volo schedulato alle 08.19' con 5 passeggeri. L'equipaggio era costituito dal pilota e dal co-pilota.

Alle ore 8.30' circa, dopo 11' di volo, impattava il promontorio del Gargano, portandosi nella posizione finale di ritrovamento 41° 47' 40.9" N, 015° 31' 05,1" E sul rilievo del Gargano in corrispondenza con le pendici occidentali ad una quota (GPS) di 1554 ft.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

ANSV-3/829-22/3/A/25

Testo: nelle more delle valutazioni dell'EASA rispetto alla problematica prospettata e indipendentemente da queste, si ritiene necessario inserire, quantomeno a livello nazionale, un requisito per gli elicotteri impiegati per le operazioni CAT di trasporto passeggeri che preveda l'obbligatorietà di equipaggiamenti TAWS onde mitigare il rischio di un CFIT.

ENAC Recommendation Assessment (posizione dell'ENAC):

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> agreement (<i>in accordo</i>)
<input type="checkbox"/> partial agreement (<i>parzialmente in accordo</i>)
<input type="checkbox"/> disagreement (<i>in disaccordo</i>) | <input type="checkbox"/> no longer applicable (<i>non più applicabile</i>)
<input type="checkbox"/> more information required (<i>richieste ulteriori informazioni</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):

I requisiti di obbligatorietà delle operazioni CAT effettuate con elicotteri sono previsti dal Reg. (UE) 965/2012 che, al momento, non prevede l'obbligo di utilizzo del sistema TAWS.

L'introduzione di un requisito di obbligatorietà relativo alla implementazione di tale sistema da parte degli operatori titolari di un AOC rilasciato ai sensi del medesimo Reg. (UE) 965/2012 è di stretta competenza EASA e pertanto non è possibile introdurre un requisito a livello nazionale che costituirebbe un "additional requirement" rispetto alla normativa comunitaria vigente.

Tuttavia, nelle more delle valutazioni EASA, ENAC provvederà ad effettuare una campagna di sensibilizzazione nei confronti degli "stakeholders" affinchè venga valutata la possibilità su base volontaria di installazione del sistema TAWS.

EASA ha recentemente comunicato mediante la pubblicazione del "Quarterly Safety Recommendation Dissemination Report no.02/2025" che sta valutando l'obbligo di installazione del sistema TAWS per le operazioni CAT effettuate con elicotteri mediante il "Rule Making Task 0708".

Inoltre EASA ha specificato che, in termini di mitigazione del CFIT, nella Executive Director (ED) Decision 2025/001/R del 20-01-2025 è stato chiarito, attraverso le disposizioni di Acceptable Means of Compliance AMC3 ORO.MLR.100 e Guidance Material GM1 CAT.OP.MPA.290, che indipendentemente dal fatto che sia installato o no il sistema GPWS o TAWS, elementi di addestramento relativi al CFIT dovrebbero essere inseriti nell'Operations Manual Parte D Sezione 2.1.

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

0 %

25 %

50 %

 75 %

100 %