F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

FACTOR n.:	**02/2021**	**issue date** *(data di emissione)*	**7/12/2021**	**Rev.** *(stato di revisione)*	**0**

Operation type *(tipo di volo)*	☐ commercial air transport *(trasporto aereo commerciale)*	☑ general aviation *(aviazione generale)*	☐ aerial work *(lavoro aereo)*	☐ HEMS *(altro)*
a/c category *(categoria aeromobile)*	☑ Fixed wing *(ala fissa)*	☐ Balloon *(mongolfiera)*	☐ Glider *(aliante)*	
	☑ Helicopter *(ala rotante)*	☐ Dirigible *(dirigibile)*	☐ RPAS *(SAPR)*	

	manufacturer (costruttore)	*type (modello)*	*Registration Mark (marche)*
a/c involved *(a/m coinvolto)*	Aerospatiale	AS350	I-EDIC
	Jodel	D.140E	F-PMGV

Occurrence Location: *(luogo incidente)*	Ghiacciaio del Rutor, La Thuile (AO)	**Occurrence date:** *(data dell'evento)*	25/01/2019

Technical Investigation Report * issued by: *(Rapporto di Investigazione emesso da)*	☑ ANSV ☐	**n.** ……NA…….. *(if applicable – se applicabile)*	
Title: *(titolo del Rapporto)*	INCIDENTE occorso agli aeromobili AS350 B3 marche I-EDIC e Jodel D.140E marche F-PMGV, in località ghiacciaio del Rutor, La Thuile (AO), 25 gennaio 2019		
Ref. no.: *(n. di protocollo)*	0000068/19	**Incoming Date:** *(data del protocollo)*	11/06/2021

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

L'elicottero AS350 B3 marche I-EDIC, operato dalla società GM Helicopters (GMH) di Entrèves (Courmayeur), con a bordo il pilota e un altro pilota in addestramento, aveva effettuato la mattina dell'incidente attività di trasporto personale e lavoro aereo, per complessive 4h 35' di volo.

Lo stesso pilota, con a bordo dell'elicottero una guida alpina e 4 sciatori, aveva messo in moto alle 12.42' ed era decollato dalla località Bonne per rilasciare guida e sciatori in località Le Vedette del Rutor, in prossimità del Rifugio degli Angeli, Testa del Rutor, alle 13.03' circa, per poi scendere a valle e atterrare alle 13.07' circa in località Lago dei Seracchi-Cascate (Superiore). Da questo punto il pilota aveva messo nuovamente in moto alle 13.21' ed era decollato alle 13.24'36" circa con guida alpina e sciatori a bordo, presumibilmente per un ulteriore rilascio della guida e degli sciatori in località Le Vedette del Rutor o per un loro rientro a Bonne.

L'aeroplano Jodel D.140E marche F-PMGV era decollato alle 13.00' dall'aeroporto francese di Megève, con a bordo un istruttore e due piloti, per effettuare una missione addestrativa per il conseguimento e mantenimento dell'abilitazione all'atterraggio in alta quota.

Alle ore 13.25'36" i due aeromobili collidevano in volo, ad una quota di circa 2777 m AMSL, lungo la Valle Sospesa (La Thuile), prossimi all'ultima posizione registrata in volo dal sistema di ski-tracking installato sull'I-EDIC, con coordinate 45°39'30.94"N 6°58'46.31"E.

FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.: **ANSV-4/68-19/2/A/21**
(Raccomandazione di Sicurezza n.)

Motivazione: lo scopo di una pubblicazione come l'AIP dovrebbe consistere nel fornire un quadro chiaro ed esauriente agli operatori del comparto aeronautico, stranieri compresi, delle disposizioni vigenti in un determinato Paese: sotto questo profilo l'AIP Italia presenta, come 76 visto, delle criticità. In particolare, il rinvio fatto dall'AIP Italia a specifiche fonti normative (senza riportarne neppure una sintesi) o alla consultazione del sito web dell'ENAC non rende agevole la conoscenza della normativa/procedure di interesse, obbligando chi lo consulti a ricerche non sempre agevoli, senza tacere il fatto che le fonti richiamate sono scritte in lingua italiana e quindi non necessariamente comprensibili da parte di stranieri, con ricadute negative sulla sicurezza del volo. Peraltro il rinvio a determinate fonti normative potrebbe essere improprio, nel caso in cui tali fonti siano state sostituite da fonti successive.

Testo: l'ANSV raccomanda di procedere a una estesa revisione dell'AIP Italia, sanando le criticità sopra rappresentate, al fine di rendere lo stesso AIP Italia maggiormente fruibile non soltanto agli operatori italiani, ma anche a quelli stranieri

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

- ☑ agreement *(in accordo)*
- ☐ partial agreement *(parzialmente in accordo)*
- ☐ disagreement *(in disaccordo)*
- ☐ no longer applicable *(non più applicabile)*
- ☐ more information required *(richieste ulteriori informazioni)*
- ☐ not responsible *(non responsabilità di ENAC)*
- ☐ unknown *(non definita)*

ENAC response *(valutazione dell'ENAC)*:

Per quanto concerne la richiesta di revisione dell'AIP si fa presente che sono già in atto da parte dell'ENAC diverse attività propedeutiche a sanare le criticità rappresentate, tra le quali figurano, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le seguenti:

- Profonda revisione della parte ENR 1 a seguito dell'emanazione del Regolamento ENAC "RAIT", con inserimento/aggiornamento delle previsioni inerenti diverse attività particolari quali volo acrobatico, volo da diporto e sportivo, ecc.;
- Pubblicazione del nuovo Regolamento ENAC "Servizio Informazioni Aeronautiche – Italia (AIS-IT)" contenente i requisiti necessari per la trattazione dei dati/informazioni aeronautiche e conseguente pubblicazione nella documentazione di informazione aeronautica (AIP, NOTAM, ecc.) in accordo alle previsioni della normativa europea di riferimento, la cui entrata in vigore è prevista per il 27 gennaio 2022;
- Revisione della Procedura Operativa GEN-07 "Processo di aggiornamento dell'AIP Italia" al fine di allinearne i contenuti con il Regolamento ENAC di cui al punto precedente.

Alle suddette attività si aggiunge, inoltre, quella del gruppo di lavoro interdirezionale ENAC "*Aggiornamento della Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche (AIP - Italia)*" all'uopo istituito.

Completion Status (cross the applicable %) *(stato di completamento del follow-up* – segnare con una X la % applicabile*)*	0%	25%	~~50 %~~	75 %	100%