

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	03/2021	issue date <i>(data di emissione)</i>	7/12/2021	Rev. <i>(stato di revisione)</i>	0
Operation type <i>(tipo di volo)</i>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <i>(trasporto aereo commerciale)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> general aviation <i>(aviazione generale)</i>	<input type="checkbox"/> aerial work <i>(lavoro aereo)</i>	<input type="checkbox"/> HEMS <i>(altro)</i>	
a/c category <i>(categoria aeromobile)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <i>(ala fissa)</i>	<input type="checkbox"/> Balloon <i>(mongolfiera)</i>	<input type="checkbox"/> Glider <i>(alante)</i>		
	<input checked="" type="checkbox"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> Dirigible <i>(dirigibile)</i>	<input type="checkbox"/> RPAS <i>(SAPR)</i>		
a/c involved <i>(a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	Aerospatale Jodel	AS350 D.140E	I-EDIC F-PMGV		
Occurrence Location: <i>(luogo incidente)</i>	Ghiacciaio del Rutor, La Thuile (AO)		Occurrence date: <i>(data dell'evento)</i>	25/01/2019	

Technical Investigation Report * issued by: <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	<input type="checkbox"/>	n.NA..... <i>(if applicable – se applicabile)</i>
Title: <i>(titolo del Rapporto)</i>	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.: <i>(n. di protocollo)</i>	0000068/19	Incoming Date: <i>(data del protocollo)</i>	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-Cascade (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-5/68-19/3/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 visto, delle criticità. Con la raccomandazione di sicurezza ANSV-19/SA/3/13 l'ANSV raccomandava, tra l'altro, di valutare la possibilità di pubblicare, come in altri Stati, un AIP VFR (da rendere disponibile in formato cartaceo e on-line), in modo da favorire l'acquisizione delle informazioni da parte dei piloti che non esercitino professionalmente attività di volo. A tale raccomandazione l'ENAC dava riscontro con il mod. FACTOR n. 02/2014 del 6.6.2014, rev. 0, nel quale rappresentava quanto segue: «Per quanto riguarda la pubblicazione di una AIP per il VFR, ENAC intende effettuare una ricognizione tra quelle esistenti entro marzo 2015.». All'ANSV non risultano pervenuti gli esiti della ricognizione che l'ENAC avrebbe dovuto effettuare entro marzo 2015

Testo: l'ANSV reitera la raccomandazione di valutare la possibilità di pubblicare, come in altri Stati, un AIP VFR (da rendere disponibile in formato pdf e on-line), in modo da favorire l'acquisizione delle informazioni da parte dei piloti che non esercitino professionalmente attività di volo.

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 checked="" 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):*

La possibilità di pubblicare un AIP VFR è stata presa in considerazione durante i lavori di elaborazione del già citato Regolamento ENAC "AIS-IT" (si veda il FACTOR 02/2021), ma si è ritenuto più opportuno mantenere tali dati/informazioni in un unico documento (AIP-Italia), la cui qualità deve sottostare ai requisiti europei come da Regolamento EU 2020/469.

Nota: Con l'emissione del presente FACTOR si intende chiuso anche il FACTOR n.02/2014 che verrà quindi opportunamente aggiornato.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0%

25%

50%

75%

 100%