

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



<b>FACTOR n.:</b>	<b>04/2021</b>	<b>issue date</b> <i>(data di emissione)</i>	<b>7/12/2021</b>	<b>Rev.</b> <i>(stato di revisione)</i>	<b>0</b>
<b>Operation type</b> <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>	
<b>a/c category</b> <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>		
<b>a/c involved</b> <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	
<b>Occurrence Location:</b> <i>(luogo incidente)</i>	Ghiacciaio del Rutor, La Thuile (AO)			<b>Occurrence date:</b> <i>(data dell'evento)</i>	25/01/2019

<b>Technical Investigation Report * issued by:</b> <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ANSV</b>	<input type="checkbox"/>	<b>n. ....NA.....</b> <i>(if applicable – se applicabile)</i>
<b>Title:</b> <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		
<b>Ref. no.:</b> <i>(n. di protocollo)</i>	0000068/19	<b>Incoming Date:</b> <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.:

*(Raccomandazione di Sicurezza n.)*

ANSV-6/68-19/4/A/21

**Motivazione:** la reiterata inosservanza da parte di operatori aeronautici, soprattutto stranieri, delle limitazioni al volo presenti nella Regione Valle d'Aosta ha generato numerose segnalazioni in materia da parte dei competenti organi di polizia locale, senza però che le stesse, per le ragioni esplicitate nella presente relazione d'inchiesta, abbiano sortito un effetto deterrente. È di tutta evidenza che le infrazioni rilevate, al di là dei profili di rispetto ambientale, riguardino anche la sicurezza del volo, in quanto i comportamenti contestati mettono a rischio le attività regolarmente autorizzate (come ad esempio l'eliski) nelle aree in questione.

**Testo:** l'ANSV raccomanda che venga attuato un coordinamento tra organismi di polizia presenti a livello locale ed ENAC, al fine di consentire a quest'ultimo di avere una adeguata visibilità del fenomeno rappresentato nella motivazione (non limitatamente però alla Valle d'Aosta) e di promuovere le iniziative di competenza, anche nei confronti delle corrispondenti autorità straniere.

### 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):*

L'ENAC non concorda con la raccomandazione dell'ANSV in quanto il richiesto coordinamento di ENAC con gli organismi di Polizia è, di fatto, già operativo.

Pertanto, allo scopo di rendere ancora più efficace tale coordinamento, le Direzioni Aeroportuali convocheranno appositi tavoli al fine di accrescere nei soggetti pubblici la consapevolezza sul ruolo istituzionale dell'ENAC anche allo scopo di meglio diffondere la cultura delle corrette segnalazioni, articolate attraverso l'indicazione dei dati essenziali da riportare degli eventi aeronautici quali la specificazione della tipologia di aeromobile coinvolto, l'individuazione delle marche dello stesso, la località di rilevazione dell'evento.

Analogamente, per quanto riguarda le Autorità Aeronautiche straniere, si segnala che l'ENAC, nell'ambito dei contatti bilaterali in atto, già svolge la necessaria attività di sensibilizzazione e coordinamento, in particolare con le Autorità degli stati confinanti.

### Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0%

25%

50%

75%

 100%