

Raccomandazione ANSV-7/637-20/1/A/24

Tipo della raccomandazione: SRUR

Motivazione: il Reg. UE 965/2012 prevede che le missioni HESLO, se effettuate come SPO, richiedano uno specifico addestramento ed esperienza per il pilota. Nel caso invece le missioni HESLO siano effettuate come NCO, una GM suggerisce di riferirsi a quanto previsto per le attività SPO senza alcuna obbligatorietà. Nello specifico dell'I-LGLG, l'investigazione ha evidenziato che il pilota non aveva un addestramento paragonabile a quello delineato nella AMC1 SPO.SPEC.HESLO.100 e GM1 SPO.SPEC.HESLO.100.

Quanto sopra ha dunque evidenziato una esposizione più elevata al rischio nei voli operati NCO HESLO, potenzialmente mitigabile con un addestramento obbligatorio e proporzionale al tipo di attività.

Destinatario: EASA

Testo: si raccomanda prevedere l'introduzione di requisiti specifici di addestramento obbligatori anche per i piloti che intendano operare NCO.HESLO.

Raccomandazione ANSV-8/637-20/2/A/24

Tipo della raccomandazione: SRUR

Motivazione: il Reg. UE 965/2012 prevede che nelle missioni HESLO, se effettuate come SPO, oltre al pilota possano essere presenti a bordo solo *crew members* con mansioni specifiche, non passeggeri. Nel caso invece le missioni HESLO siano effettuate come NCO non vi sono elementi che limitino la presenza di passeggeri. Nello specifico dell'I-LGLG, il volo terminato con l'incidente è stato effettuato con 4 passeggeri a bordo.

Quanto sopra ha dunque evidenziato un apparente paradosso che porta ad una esposizione più elevata al rischio nei voli operati NCO HESLO, non solo per il pilota ma anche per eventuali passeggeri.

Destinatario: EASA

Testo: si raccomanda prevedere l'introduzione di limitazioni circa la presenza di passeggeri a bordo per le operazioni effettuate con carichi esterni.

Raccomandazione ANSV-9/637-20/3/A/24

Tipo della raccomandazione: SRUR

Motivazione: nel contesto dell'incidente dell'I-LGLG si inquadra l'inapplicabilità delle previsioni per la protezione da incendio a seguito di incidente come quelle della CS27.952 introdotte nel 1994 a fronte delle basi certificative della AS350 *family* datate 1974. Nella sostanza appare essere un evidente paradosso che elicotteri nei fatti prodotti recentemente, nel caso dell'I-LGLG la prima ed unica immatricolazione risale al 2019, non siano conformi a specifiche di sicurezza risalenti al 1994. Ciò rappresenta un rischio in tutti i casi in cui a seguito di un

incidente con un elicottero prodotto dopo il 1994 ma con basi certificative antecedenti al 1974 si sviluppi un incendio: nel caso dell'I-LGLG l'incendio si è sviluppato subito dopo l'impatto col suolo ma, inizialmente, non è divampato in modo repentino, dando la possibilità agli occupanti di evacuare, anche perché, fortunatamente, non feriti in modo tale da limitarne la mobilità. Non sempre gli incendi si evolvono in questo modo, non sempre le ferite degli occupanti sono tali da non limitarne la mobilità, non sempre la struttura dell'elicottero dopo l'incidente consente una fuga rapida. Pertanto, appare opportuna la *safety action* di EASA circa la NPA 2022-10 volta a diminuire il rischio legato ad incendio a seguito di incidente. Per quanto sopra, nelle more degli esiti della citata NPA, sembra opportuno che anche per gli elicotteri di nuova produzione, non esclusivamente del tipo trattato nell'evento in discussione, operati negli stati membri europei venga reso obbligatorio il requisito dell'adozione di un CRFS.

Destinatario: EASA

Testo: si raccomanda prevedere l'introduzione di requisiti che rendano obbligatorio l'impiego di sistemi CRFS su elicotteri di nuova produzione operati negli stati membri europei.