

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	05/2016	issue date <small>(data di emissione)</small>	5 Maggio 2016	Rev. <small>(stato di revisione)</small>	0
Operation type <small>(tipo di volo)</small>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <small>(trasporto aereo commerciale)</small>	<input type="checkbox"/> general aviation <small>(aviazione generale)</small>	<input type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> other _____ <small>(altro)</small>	
a/c category <small>(categoria aeromobile)</small>	<input type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small>	<input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small>	<input type="checkbox"/> Glider <small>(alante)</small>	<input type="checkbox"/> Helicopter <small>(ala rotante)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> RPAS <small>(SAPR)</small>
1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	Vari SAPR	Vari	N.A.		
2nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	Vari aeromobili	Vari	Vari		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	Varie		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	Varie	

Technical Investigation Report * issued by: <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	n.
	<input type="checkbox"/>	<small>(if applicable – se applicabile)</small>
Title: <small>(titolo del Rapporto)</small>	Interferenze mezzi aerei <i>unmanned</i> nello spazio aereo italiano, con conseguenti rischi per la sicurezza del volo degli aeromobili <i>manned</i> .	
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	0001307/16	Incoming Date: 10 Mar 2016 <small>(data del protocollo)</small>

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

Nel 2015 l'Agencia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) ha registrato un forte aumento delle segnalazioni di eventi in cui i mezzi aerei a pilotaggio remoto (*unmanned*) hanno interferito con le operazioni di volo di aeromobili *manned* (cioè con piloti a bordo). In particolare, il dato numerico complessivo del 2015 (18 segnalazioni) ha registrato un deciso incremento rispetto a quello degli anni precedenti relativo allo stesso fenomeno.

La maggior parte degli eventi segnalati è occorsa in aree "sensibili" per l'attività di volo, cioè in prossimità di aeroporti aperti al traffico aereo commerciale o dei rispettivi sentieri di avvicinamento.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:
ANSV-7/SA/5/16
(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV raccomanda di valutare la possibilità di identificare precise bande di frequenza da poter destinare al traffico APR professionale, sia, *in primis*, per i *datalink* di controllo dei mezzi, sia per i *datalink* del *payload*.

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

- | | |
|---|--|
| <input checked="" 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 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):*

Il problema delle frequenze da destinare agli APR è un problema di carattere internazionale e, per questo motivo, l'ENAC sta attentamente monitorando lo sviluppo di tale problematica.

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

0 %

25 %

X

75 %

100%