

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	01/2016	issue date <small>(data di emissione)</small>	5 Maggio 2016	Rev.	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 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 <input type="checkbox"/>	n. <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: <small>(data del protocollo)</small> 10 Mar 2016

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-3/SA/1/16

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV ha preso positivamente atto che la FAA (Federal Aviation Administration) statunitense ha varato una normativa (Billing Code 4910-13-P) che prevede la registrazione, in maniera alquanto semplificata, di tutti i proprietari di *small unmanned aircraft* (cioè con massa massima al decollo compresa tra i 250 grammi ed i 25 chilogrammi), a prescindere che si tratti di aeromodelli o di aeromobili. Tale normativa prevede, in particolare, la registrazione del proprietario del mezzo aereo a pilotaggio remoto e non del singolo mezzo. Il numero identificativo rilasciato a seguito della predetta registrazione deve essere conseguentemente apposto su tutti i mezzi aerei a pilotaggio remoto facenti capo al medesimo proprietario.

L'ANSV pertanto raccomanda di valutare la possibilità di istituire un sistema analogo a quello statunitense anche in Italia, che preveda appunto la registrazione di tutti i proprietari (persone fisiche o giuridiche) di mezzi aerei a pilotaggio remoto (a prescindere che si tratti di APR o di aeromodelli) con peso massimo al decollo compreso tra i 250 grammi ed i 25 chilogrammi. Il numero identificativo rilasciato a seguito della registrazione dovrebbe consentire di individuare immediatamente il tipo di impiego consentito con il mezzo interessato (per scopi ludici oppure per scopi non ludici).

ENAC Recommendation Assessment (posizione dell'ENAC):

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> agreement <small>(in accordo)</small> | <input type="checkbox"/> no longer applicable <small>(non più applicabile)</small> |
| <input checked="" type="checkbox"/> partial agreement <small>(parzialmente in accordo)</small> | <input type="checkbox"/> more information required <small>(richieste ulteriori informazioni)</small> |
| <input type="checkbox"/> disagreement <small>(in disaccordo)</small> | <input type="checkbox"/> not responsible <small>(non responsabilità di ENAC)</small> |
| | <input type="checkbox"/> unknown <small>(non definita)</small> |

ENAC response (valutazione dell'ENAC):

La problematica è nota ed è stata recepita nella dichiarazione di Riga del 4/3/2015.

Per i SAPR (Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto) con mezzi aerei di massa operativa al decollo minore di 25 kg, l'art.8 del regolamento ENAC prevede l'identificazione attraverso l'apposizione sul mezzo aereo di una targhetta riportante i dati identificativi del sistema e dell'operatore.

A far data dal prossimo 1 luglio il Regolamento ENAC prevede, inoltre, l'identificazione dell'APR mediante mezzo elettronico, finalizzato anche alla sua identificazione in volo.

Per gli APR ad uso privato, invece, è attivo un tavolo interministeriale di approfondimento coordinato dal Ministero dell'Interno.

Completion Status (cross the applicable %)

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

0 %

25 %

50 %

75 %

X