

**Follow-up Action on Occurrence Report  
FACTOR n. 12/2011 Rev.0**

Data: 09.12.2011

Operatore: Privato

Data dell'evento: 09.08.2009

Località: Fiamignano (RI)

Aeromobile coinvolto: motoalante ASW27-18E marche D-KGSA

Descrizione evento: L'incidente si è verificato il giorno 9 agosto 2009, alle ore 12.30 UTC (14.30 locali), nei pressi di Fiamignano (RI), ed ha interessato il motoalante ASW27-18E marche di immatricolazione D-KGSA.  
Il motoalante, che partecipava ad una competizione, è precipitato al suolo, causando la morte del pilota, cittadino austriaco ed unico occupante.  
L'apparato FLARM (sistema anti collisione), installato a bordo, ha permesso di accertare che negli istanti antecedenti l'impatto il motoalante stava seguendo un volo in spirale nel tentativo di sfruttare una corrente ascensionale.

Relazione ANSV: L'inchiesta dell'ANSV ha evidenziato che sono stati necessari tre giorni interi di attività SAR, effettuati con esteso impiego di mezzi, per individuare il relitto del motoalante D-KGSA.  
Il ritrovamento è stato oltretutto facilitato dal fatto che il motoalante stava partecipando ad una competizione ed erano disponibili dati relativi alla possibile ubicazione del relitto ricavati dai sistemi FLARM installati su altri alianti in gara.  
Al riguardo, poiché il motoalante non era dotato di dispositivo ELT (Emergency Locator Transmitter), l'ANSV ha emesso la seguente raccomandazione di sicurezza:

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status "APERTO" o "CHIUSO" indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla Raccomandazione.

## RACCOMANDAZIONE ANSV- 7/994-9/1/A/10

Motivazione:

*“L’inchiesta ha evidenziato che sono stati necessari tre giorni interi di attività SAR, effettuati con esteso impiego di mezzi, per individuare il relitto del motoaliante D-KGSA. Il ritrovamento è stato oltretutto facilitato dal fatto che il motoaliante stava partecipando ad una competizione ed erano disponibili dati relativi alla possibile ubicazione del relitto ricavati dai sistemi FLARM installati su altri aerei in gara. Al riguardo, relativamente alla installazione del dispositivo ELT (Emergency Locator Transmitter), l’ANSV aveva emesso nel corso del 2007 la raccomandazione di sicurezza n. ANSV-33/88-04/1/A/07, la quale così recitava: ‘Motivazione: il relitto dell’aeromobile è stato localizzato in ritardo. L’installazione dell’ELT (Emergency Locator Transmitter) non è attualmente richiesta, nella generalità dei casi, dalla normativa vigente in Italia, per gli aeromobili non adibiti al trasporto pubblico.*


*Destinatario: Ente nazionale per l’aviazione civile.*

*Testo: fatto salvo quanto già previsto dalla normativa vigente in materia di installazione dell’ELT, si raccomanda di considerare la possibilità di rendere obbligatoria l’installazione del dispositivo in questione su tutti gli aeromobili, indipendentemente dal loro tipo di utilizzo e dal tipo di volo.’*

*A fronte di tale raccomandazione, l’ENAC evidenziava che la normativa relativa all’ELT sarebbe stata rivista sulla base di un emendamento all’Annesso 6, Parte II (International General Aviation), alla Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale, che richiede l’installazione di un ELT su qualsiasi aeromobile a partire dal 1° luglio 2008. In considerazione del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell’aviazione civile e che istituisce l’Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e ne definisce le relative competenze, l’ENAC contestualmente rimandava l’applicazione del suddetto requisito alla verifica degli aggiornamenti normativi che sarebbero stati emessi sull’argomento da parte EASA. Sul punto l’ANSV ha effettuato una verifica dello stato attuale della normativa vigente in altri Stati europei ed extra europei in materia di ELT; da tale verifica è emerso che in diversi Stati è già previsto che l’ELT:*

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall’Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status “APERTO” o “CHIUSO” indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall’ENAC in risposta alla Raccomandazione.



- 
- debba essere obbligatoriamente installato su qualsiasi aeromobile, inclusi ultraleggeri, alianti e mongolfiere; in Francia, limitatamente ad ultraleggeri, alianti e mongolfiere, è accettato in sostituzione dell'ELT un PLB (Personal Locator Beacon);
  - debba essere in grado di trasmettere simultaneamente sulle frequenze 121.5 MHz e 406 MHz.”

Destinatario: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Testo: *“Ancorché l'aeromobile incidentato fosse immatricolato in Germania, la relativa inchiesta fornisce lo spunto sostanzialmente per reiterare la citata raccomandazione di sicurezza n. ANSV-33/88-04/1/A/07. In particolare, si raccomanda di:*

- rendere obbligatoria l'installazione del dispositivo ELT in linea con quanto previsto dall'Annesso 6 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, prendendo in considerazione l'ipotesi di estendere tale obbligatorietà a tutte le tipologie di aeromobili, inclusi quindi gli alianti, valutando eventualmente per questi ultimi la possibilità di ricorrere ad un PLB (Personal Locator Beacon);
- rendere obbligatorio, in linea con quanto previsto dall'Annesso 10 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, nei casi in cui sia richiesta l'installazione dell'ELT, l'utilizzo di un dispositivo in grado di trasmettere simultaneamente sulle frequenze 121.5 MHz e 406 MHz.”

Posizione ENAC:

ENAC intende recepire la raccomandazione dell'ANSV proponendo l'adozione, nel prossimo piano normativo triennale, di uno specificato task destinato all'introduzione, nel Regolamento Tecnico ENAC, di un requisito che renda obbligatorio l'installazione dell'ELT a bordo dei velivoli con peso massimo al decollo di 5700 Kg o inferiore, impiegati in turismo o attività aeroscolastica. Quanto sopra sarà disciplinato tenendo conto delle indicazioni contenute nell'Opinion 04/2011 Air Operations, che sta per essere emanata in ambito comunitario.

Status Enac : Aperto

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status "APERTO" o "CHIUSO" indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla Raccomandazione.

