

Follow-up Action on Occurrence Report FACTOR n. 9/2010 Rev.0

Data:	24/02/2011
Operatore:	Privato
Data dell'evento:	6 Aprile 2009
Località:	Pradalunga (BG)
Aeromobile coinvolto	Aliante Discus B marche D - 4091
Descrizione evento	<p>Durante un volo turistico il pilota , giunto all'imbocco della Val Seriana ad una quota di circa 900 metri , cercava di guadagnare quota per arrivare in sicurezza all'aeroporto di Valbrembo , distante circa 16/17 Km .</p> <p>Nonostante la ricerca di condizioni atmosferiche idonee, la quota invece diminuiva fino a costringerlo ad effettuare un atterraggio fuori campo . Nel tentativo di individuare un'area idonea per la manovra, impattava con il carrello contro il tetto di un capannone industriale, finendo rovinosamente su una via municipale, dopo aver urtato altresì un lampione dell'illuminazione pubblica.</p> <p>L'aliante subiva vari ed estesi danneggiamenti , mentre il pilota riportava delle fratture .</p>

.Relazione ANSV

In base alle evidenze acquisite l'Agenzia ha individuato diversi fattori contributivi che hanno concorso ad determinarsi dell'evento . I più significativi vengono illustrati nelle motivazioni propedeutiche alle tre raccomandazioni di sicurezza che sono qui di seguito riportate :

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 di sicurezza ANSV – 19/259-09/1/A/09

Destinatario : ENAC

Motivazione : *“all’accadimento dell’evento può aver contribuito la inadeguata considerazione del cono di planata (o di sicurezza) dell’aliante , al fine di determinare la massima distanza percorribile . Né nel DM 467 T , né nel Regolamento ENAC per il conseguimento dell’abilitazione di istruttore di volo su aliante si fa esplicito riferimento al suddetto cono . L’antropizzazione del territorio è andata aumentando nel corso degli anni e le superfici idonee per effettuare un atterraggio fuori campo sono diventate sempre più difficili da individuare,per cui la conoscenza del concetto di cono di planata (o di sicurezza) dell’aliante assume notevole importanza”.*

Testo : *“Valutare la possibilità di inserire nel sillabo delle conoscenze teorico-pratiche per il conseguimento della licenza di pilota di aliante il concetto di cono di planata (o di sicurezza),esplicitandolo adeguatamente al fine della conduzione in sicurezza del volo di un aliante” .*

Posizione ENAC :

Il concetto di “cono di planata” è già compreso nell’addestramento per il conseguimento della licenza di pilota di aliante nella SCHEDA 2/A al punto 7.1.4 – Volo di distanza a) Pianificazione e preparazione .

ENAC tuttavia , con nota prot. ENAC-SPV-03/01/2011-0000532-P, allegata come documento correlato al presente Factor, ha provveduto a richiamare tutte le Organizzazioni Registrate di volo a vela ad approfondire il concetto di cono di planata tenendo anche in giusto conto la quota necessaria ad effettuare tutte le procedure di atterraggio .

Status Enac : Chiuso

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 di sicurezza ANSV – 20/259-09/2/A/09

Destinatario : ENAC

Motivazione : *“all’evento può aver contribuito l’inadeguato addestramento alla gestione in sicurezza di un atterraggio fuori campo . Le esercitazioni agli atterraggi fuori campo sono svolte abitualmente sullo stesso aeroporto dove l’allievo segue il corso pratico di pilotaggio e le stesse sono per lo più assimilabili a degli atterraggi corti . In particolare , durante tali esercitazioni l’allievo non viene sensibilizzato in ordine al momento in cui decidere la effettuazione del fuori campo in relazione alla quota posseduta, alla scelta dell’area più idonea per l’atterraggio , alla impostazione della relativa procedura di atterraggio e all’influenza che i condizionamenti emotivi del momento possono giocare nella gestione della situazione ”.*

Testo : *“ad integrazione della raccomandazione di sicurezza ANSV-16/118/04/1/A/05, valutare la possibilità di inserire nel syllabo delle conoscenze pratiche per il conseguimento della licenza di pilota di aliante l’effettuazione di un atterraggio fuori campo su un aeroporto o aviosuperficie differente rispetto a quello/quella su cui si svolge abitualmente l’addestramento dell’allievo, così da simulare realisticamente una situazione che imponga l’individuazione del momento in cui assumere la decisione ad effettuare il fuori campo in relazione alla quota posseduta, la localizzazione ed il sorvolo di sicurezza dell’area di atterraggio,l’impostazione del circuito di atterraggio,l’atterraggio stesso con le adeguate tecniche cautelative” .*

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.



Posizione ENAC :

Nel ribadire la posizione già espressa nel Factor 11/2006 relativo alla raccomandazione citata nel testo di cui sopra , l' ENAC , con nota prot. ENAC-SPV-03/01/2011-0000532-P , allegata come documento correlato al presente Factor, ha provveduto a richiamare tutte le Organizzazioni Registrate di volo a vela ad effettuare le esercitazioni previste nei programmi pratici di volo per il conseguimento della Licenza di Pilota d'Aliante (scheda 1/A 7.14 d) e scheda 2/A 7.1.4 c),i, del D.M. n. 467/T 1992, in condizioni il più possibile realistiche.

Status Enac : Chiuso

Raccomandazione di sicurezza ANSV - 21/259-09/3/A/09

Destinatario : ENAC

Motivazione : *“all’evento possono aver contribuito l’inadeguato addestramento alla gestione in sicurezza di un atterraggio fuori campo e la perdita di “situation awareness” e di “decision making” da parte del pilota soprattutto nella parte finale del volo, poco prima dell’impatto contro gli ostacoli al suolo . La vigente normativa in materia di licenze di pilotaggio di aliante non impone , dopo il conseguimento della licenza stessa , alcun controllo periodico dei piloti, limitandosi sostanzialmente a richiedere l’effettuazione di una attività minima di volo ”.*

Testo : *“valutare la possibilità di uniformare il mantenimento della licenza di pilota di aliante ai principi sanciti nella normativa europea in ordine ai requisiti basati sulla competenza,introducendo un controllo biennale con esaminatore quale requisito minimo per il rinnovo della licenza stessa,al fine di verificare in capo al pilota la sussistenza della capacità a gestire situazioni di emergenza (come ad esempio vite e stalli) o di particolare complessità (come ad esempio atterraggi fuori campo)” .*

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.



Posizione ENAC :

Il DM 467/T già prevede alla scheda 2/A al punto 7.1.4 c) Atterraggio fuori campo, i) scelta del campo e circuito (simulazione in aeroporto), ed al punto 7.1.5 Stalli e viti in tutte le configurazioni, vite completa e rimessa, vite incipiente e rimessa.

In ordine alla possibilità di uniformare il mantenimento della licenza di pilota di aliante ai principi sanciti dalla normativa europea , introducendo un controllo biennale con un esaminatore quale requisito minimo per il rinnovo della abilitazione, si rappresenta che nel mese di Aprile 2012 è prevista l'entrata in vigore delle Regole di Implementazione al Regolamento base 216/2008 . Tale regolamentazione europea disciplinerà anche la Licenza di Pilota di Aliante , prevedendo i requisiti addestrativi per il suo mantenimento . Attualmente la proposta EASA è contenuta nella NPA 2008 – 17b al punto FCL 140.S (a) (2) (*passed a proficiency check with an examiner on a sailplane at least once in every 6 years*) .

Si ritiene pleonastico introdurre una normativa nazionale a modifica della attuale contenuta nel DM 467/T la cui valenza sarà necessariamente limitata nel tempo .

ENAC tuttavia , con nota prot. ENAC-SPV-03/01/2011-0000532-P , allegata come documento correlato al presente Factor, ha provveduto a richiamare tutte le Organizzazioni Registrate di volo a vela ad approfondire le conoscenze di perdita di "situation awareness" e di "decision making" .

Status Enac : Chiuso

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.