

Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 10/2007 Rev.0

Data : 5 Ottobre 2007

Operatore: Aero Club

Data dell'evento : 13.07.2002

Località : Prato Spilla (PR)

Aeromobile coinvolto: Partenavia P 66C marche: I-IABX

Descrizione evento : Nel corso di un volo di attraversamento della catena appenninica condotto a bassa quota seguendo riferimenti noti al suolo, il pilota, molto probabilmente, dopo essere entrato in una nube orografica deve aver perso alcuni punti di riferimento trovandosi a volare in un canalone senza uscita ed in condizioni sempre peggiori di scarsa visibilità e correnti discendenti andando quindi ad impattare contro il pendio di un monte.

A seguito delle indagini effettuate l'ANSV ha determinato che all'insorgere dell'incidente possono aver contribuito anche i seguenti fattori:

- Pianificazione inadeguata del volo in funzione di una situazione di instabilità meteorologica di carattere generale;
- Valutazione inadeguata della situazione microclimatica della zona montana che si andava ad attraversare;
- Esperienza di volo inadeguata da parte del pilota per valutare e gestire situazioni di volo in condizioni di visibilità marginali.

Sono state emesse le seguenti raccomandazioni:

Raccomandazione ANSV-15/179-02/1/A/06

Destinatario : ENAC

Testo : *“Individuare opportuni aggiornamenti alla normativa vigente al fine di evitare il ricorso sistematico alla pratica dei “Controlli di addestramento per carenza di attività di volo minima periodica”, prevista per il mantenimento delle abilitazioni o licenze, da parte di piloti con limitata esperienza di volo”.*

Posizione ENAC: In merito alla raccomandazione si esprimono le seguenti considerazioni:

come noto, la normativa in vigore (JAR FCL 1 recepita tramite Regolamento dell'ENAC) è stata definita in ambito europeo (JAA) ed in particolare per il paragrafo 1.245, relativo al rinnovo delle licenze di pilotaggio, non sono state individuate varianti nazionali da parte dei paesi membri.

La problematica presentata nella raccomandazione in oggetto è stata già ampiamente discussa nel recente passato in ambito JAA (Licensing Sectorial Team) essendo stata sollevata dai rappresentanti francese ed italiano; in tale gruppo è stato ribadito come il "Proficiency Check" sia l'unico sistema per accertare la reale capacità del pilota.

Non si evidenziano, peraltro, situazioni generalizzate tali da giustificare una differenziazione nei requisiti per il rinnovo delle licenze da parte dei piloti italiani rispetto a quelli del resto dell'Europa.

Nel prossimo futuro le licenze aeronautiche verranno (la relativa proposta è attualmente nella fase finale di approvazione da parte del Parlamento europeo) inserite tra i compiti istituzionali dell'EASA attraverso modifica del Regolamento CE 1592/2002; pertanto eventuali variazioni alle norme vigenti dovranno essere concordate a livello di Commissione Europea.

L'ENAC tuttavia richiederà i soggetti responsabili di attestare l'esito favorevole dei "Proficiency Checks" all'attenersi in modo scrupoloso e severo all'applicazione di quanto previsto dalla norma secondo lo schema riportato in Appendice 3 alla JAR FCL 1.240 allo scopo di evidenziare le eventuali carenze del candidato e richiedere integrazioni nell'addestramento.

Status ENAC : Aperto

Raccomandazione ANSV-16/179-02/2/A/06

Destinatario : ENAC

Testo : *"L'ANSV, pur nella consapevolezza che la normativa citata è stata mutuata da quella JAR e fermo restando quanto raccomandato nella raccomandazione ANSV-15/179-02/1/A/06, ritiene utile, in merito, una sua rivisitazione da parte dell'ENAC, prevedendo, in particolare, che l'attività prevista negli ultimi 12 mesi precedenti la scadenza dell'abilitazione SEP debba essere estesa anche ai primi 12 mesi di validità della medesima abilitazione".*

Posizione ENAC: Vedere quanto indicato per la raccomandazione ANSV-15/179-02/1/A/06.

Status ENAC : Chiuso