

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	05/2021	issue date <i>(data di emissione)</i>	20/12/2021	Rev. <i>(stato di revisione)</i>	0
Operation type <i>(tipo di volo)</i>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <i>(trasporto aereo commerciale)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> general aviation <i>(aviazione generale)</i>	<input type="checkbox"/> aerial work <i>(lavoro aereo)</i>	<input type="checkbox"/> HEMS <i>(altro)</i>	
a/c category <i>(categoria aeromobile)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <i>(ala fissa)</i>	<input type="checkbox"/> Balloon <i>(mongolfiera)</i>	<input type="checkbox"/> Glider <i>(alianti)</i>		
	<input checked="" type="checkbox"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> Dirigible <i>(dirigibile)</i>	<input type="checkbox"/> RPAS <i>(SAPR)</i>		
a/c involved <i>(a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	Cessna	172SP	D-EGTB		
Occurrence Location: <i>(luogo incidente)</i>	Aeroporto di Fiumicino		Occurrence date: <i>(data dell'evento)</i>	10/07/2015	

Technical Investigation Report * issued by: <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	n.NA..... <i>(if applicable – se applicabile)</i>
Title: <i>(titolo del Rapporto)</i>	INCONVENIENTE GRAVE occorso all'aeromobile CESSNA 172SP marche di identificazione D-EGTB, aeroporto di Roma Fiumicino (LIRF), 10 luglio 2015	
Ref. no.: <i>(n. di protocollo)</i>	0003334/21	Incoming Date: <i>(data del protocollo)</i> 25/08/2021

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

Durante una navigazione con piano di volo VFR dall'aeroporto di Marina di Campo (LIRJ) a quello di Salerno (LIRI), quando nei pressi del punto RAVAL, il pilota del Cessna 172SP marche D-EGTB notava, tramite gli strumenti, una inusuale riduzione del livello di carburante.

Iniziava quindi precauzionalmente ad avvicinarsi alla linea di costa, temendo una perdita di carburante; successivamente, l'aeromobile subiva un'avaria elettrica totale. A questo punto, utilizzando la funzione "nearest" del suo GPS portatile, il pilota si dirigeva verso l'aeroporto di Roma Fiumicino (LIRF) (figura 1), sul quale decideva di effettuare un atterraggio precauzionale, ancorché tale tipologia di traffico non potesse operare sullo scalo in questione.

Una volta in prossimità dell'aeroporto, egli eseguiva un sottovento sinistro per RWY 25 (chiusa al traffico da NOTAM); non avendo visto alcun segnale luminoso pervenire da parte della TWR, atterrava sulla suddetta pista (figura 2) intorno alle 15.30'. In tale circostanza l'aereo sorvolava un mezzo di superficie della società di gestione aeroportuale, che stava effettuando un'ispezione sulla RWY 07/25, percorrendola in direzione della testata 25. L'aeromobile veniva successivamente trainato al parcheggio; dopo quattro giorni, previa ispezione da parte di una ditta di manutenzione, ripartiva alla volta della Germania, dove arrivava senza ulteriori problemi.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

ANSV-9/1641-15/1/1/21

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

Motivazione: il D-EGTB, velivolo operante con piano di volo VFR, è penetrato, in emergenza, a causa di una avaria elettrica totale, nell'ATZ di Roma Fiumicino, atterrando successivamente sulla RWY 07/25, senza che nessun ente ATS ne rilevasse in anticipo la presenza.

Testo: l'ANSV raccomanda di valutare, insieme all'ENAV SpA, la possibilità di implementare sui sistemi radar in dotazione opportuni safety net, che consentano la rilevazione, in anticipo, di eventuali violazioni di spazi aerei limitrofi ai principali aeroporti italiani da parte di aeromobili non operanti sotto controllo radar o comunque non ammessi ad operare su detti aeroporti. Al riguardo, ancorché l'ANSV sia consapevole che gli attuali APW4 generino allertamenti soltanto nel caso di aeromobili provvisti di transponder e che quindi, nel caso del tutto particolare del D-EGTB (avarìa elettrica completa, con transponder conseguentemente inattivo), avrebbero potuto svolgere un ruolo limitato, ritiene comunque che sia utile una riflessione in merito, sia per incrementare in ogni caso la sicurezza del volo, sia per fornire un utile supporto agli operatori ATS di prima linea.

Ulteriore iniziativa a fini di prevenzione: Ancorché allo stato attuale l'ANSV non ritenga di dover emanare una raccomandazione di sicurezza in relazione alla mancata utilizzazione dell'ausilio dei servizi di sorveglianza ATS (radar) da parte del FIC, la stessa però valuta che sarebbe opportuno un incontro con ENAC e ENAV SpA per confrontarsi sulla possibile implementazione, a livello FIC, di tali servizi di sorveglianza (radar), non solo per migliorare la sicurezza del volo, ma anche per superare le contraddizioni operative attualmente in essere.

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

- | | |
|---|--|
| <input 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 checked="" type="checkbox"/> disagreement <i>(in disaccordo)</i> | <input checked="" type="checkbox"/> not responsible <i>(non responsabilità di ENAC)</i> |
| | <input type="checkbox"/> unknown <i>(non definita)</i> |

ENAC response *(valutazione dell'ENAC):*

Si ritiene che la raccomandazione sia stata erroneamente indirizzata all'ENAC perché avrebbe dovuto essere diretta ad ENAV in quanto responsabile delle attività di controllo dello Spazio Aereo.

L'ENAC ritiene, peraltro, che la raccomandazione non possa essere accettata perché la proposta avanzata dall'ANSV di implementare sistemi che consentano di rilevare violazioni degli spazi aerei controllati da parte di aeromobili non operanti sotto controllo radar non è, di fatto, praticabile.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0%

25%

50%

75%

 100%