

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	<b>03/2020</b>	issue date <small>(data di emissione)</small>	<b>25/05/2021</b>	Rev.	<b>1</b>
<b>Operation type</b> <small>(tipo di volo)</small>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <small>(trasporto aereo commerciale)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> general aviation <small>(aviazione generale)</small>	<input type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input type="checkbox"/> HEMS <small>(altro)</small>	
<b>a/c category</b> <small>(categoria aeromobile)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small>	<input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small>	<input type="checkbox"/> Glider <small>(alante)</small>	<input type="checkbox"/> RPAS <small>(SAPR)</small>	
<b>a/c involved</b> <small>(a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> Tecnam	<small>type (modello)</small> P2002 JF	<small>Registration Mark (marche)</small> I-CTAC		
<b>Occurrence Location:</b> <small>(luogo incidente)</small>	Località Carlentini (SR)		<b>Occurrence date:</b> <small>(data dell'evento)</small>	12/02/2020	

<b>Technical Investigation Report * issued by:</b> <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ANSV</b>	<input type="checkbox"/>
	n. ....NA..... <small>(if applicable – se applicabile)</small>	
<b>Title:</b> <small>(titolo del Rapporto)</small>	INCIDENTE occorso all'aeromobile Tecnam P2002 JF marche I-CTAC, in località Carlentini (SR), 12 febbraio 2020	
<b>Ref. no.:</b> <small>(n. di protocollo)</small>	0000970/20	<b>Incoming Date:</b> <small>(data del protocollo)</small> 23/03/2020

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

Il 12 febbraio 2020, alle 07.41', il P2002 JF marche I-CTAC decollava dall'aeroporto di Catania Fontanarossa (LICC), con due persone a bordo (istruttore ed allievo pilota), per l'effettuazione di un volo di addestramento, utile al conseguimento della licenza PPL(A).

Alle 08.05', dopo circa 24 minuti dal decollo, il velivolo I-CTAC impattava al suolo in un'area agricola in Contrada Cannellazza, circa 6,5 km a Sud- Ovest di Carlentini (SR).

Nell'incidente, le due persone perdevano la vita, mentre l'aeromobile andava distrutto.



## FOLLOW-UP ACTION

### Safety Recommendation no.:

*(Raccomandazione di Sicurezza n.)*

**ANSV-4/0092-20/4/A/20**

**Motivazione:** ai primi approfondimenti condotti dall'ANSV e dalle evidenze acquisite parrebbe che la quota alla quale il velivolo marche I-CTAC stesse effettuando le manovre di "stallo e prevenzione della vite" fosse compresa tra i 1500 e i 2500 piedi MSL31 (corrispondenti, nello specifico, a 1200/2200 piedi circa AGL).

Al riguardo, pare opportuno segnalare che la FAA, nella citata AC No 61-67C, Change 2, indica espressamente che "Spin avoidance, incipient spins, actual spin entry, spin, and spin recovery techniques should be practiced from an altitude above 3,500 feet AGL".

**Testo:** l'ANSV raccomanda di intraprendere le opportune iniziative mirate ad assicurare che le scuole di volo presenti in Italia effettuino le manovre elencate nella predetta motivazione a quote adeguate di sicurezza. Al riguardo, potrebbe essere presa a riferimento la citata indicazione di cui alla FAA AC No 61-67C, Change 2.

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

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

### ENAC response *(valutazione dell'ENAC):*

Già oggi la normativa vigente per le ATO richiede una valutazione e gestione del rischio da parte delle organizzazioni per assicurare che ogni manovra sia fatta in sicurezza.

ENAC concorda con l'opportunità che si stabiliscano quote minime per le manovre relative alla vite (Spin), similitudine di quanto raccomanda FAA. Pertanto sarà data informazione a tutti i soggetti interessati che nell'ambito della valutazione e gestione del rischio le ATO dovranno fissare tali quote minime e che, in assenza di diverse indicazioni da EASA, per ENAC è adeguato quanto prevede a tal proposito FAA AC No 61-67C, Change 2 (spin recovery techniques should be practiced from an altitude above 3,500 feet AGL.).

### Aggiornamento del 25/05/2021 (rev.1)

L'ENAC ha provveduto, in data 4/5/2021, ad emettere la Nota Informativa NI-2021-0006 "Criteri di utilizzo dei velivoli per l'effettuazione della vite incipiente prevista dal regolamento UE 1178/2011 e ss.mm.ii. ai fini del rilascio delle licenze LAPL (A) e PPL (A)" che fornisce le indicazioni richieste.

Lo stato del FACTOR può essere pertanto considerato chiuso e il Completion Status pari al 100%.

### Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0%

25%

50%

75%

100%