

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	04/2016	issue date <small>(data di emissione)</small>	5 Maggio 2016	Rev. <small>(stato di revisione)</small>	0
Operation type <small>(tipo di volo)</small>	<input type="checkbox"/> commercial air transport <small>(trasporto aereo commerciale)</small>	<input type="checkbox"/> general aviation <small>(aviazione generale)</small>	<input type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> other _____ <small>(altro)</small>	
a/c category <small>(categoria aeromobile)</small>	<input 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"/> Helicopter <small>(ala rotante)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> RPAS <small>(SAPR)</small>
1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	Vari SAPR	Vari	N.A.		
2nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	Vari aeromobili	Vari	Vari		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	Varie		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	Varie	

Technical Investigation Report * issued by: <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	n.
	<input type="checkbox"/>	<small>(if applicable – se applicabile)</small>
Title: <small>(titolo del Rapporto)</small>	Interferenze mezzi aerei <i>unmanned</i> nello spazio aereo italiano, con conseguenti rischi per la sicurezza del volo degli aeromobili <i>manned</i> .	
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	0001307/16	Incoming Date: <small>(data del protocollo)</small> 10 Mar 2016

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

Nel 2015 l'Agencia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) ha registrato un forte aumento delle segnalazioni di eventi in cui i mezzi aerei a pilotaggio remoto (*unmanned*) hanno interferito con le operazioni di volo di aeromobili *manned* (cioè con piloti a bordo). In particolare, il dato numerico complessivo del 2015 (18 segnalazioni) ha registrato un deciso incremento rispetto a quello degli anni precedenti relativo allo stesso fenomeno.

La maggior parte degli eventi segnalati è occorsa in aree "sensibili" per l'attività di volo, cioè in prossimità di aeroporti aperti al traffico aereo commerciale o dei rispettivi sentieri di avvicinamento.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:
ANSV-6/SA/4/16
(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV raccomanda di valutare la possibilità, in coordinamento eventualmente con il Ministero dello Sviluppo Economico, se competente in materia, di prevedere l'installazione, sui mezzi aerei a pilotaggio remoto con massa massima al decollo compresa tra i 250 grammi ed i 25 chilogrammi (a prescindere che si tratti di APR o di aeromodelli), di sistemi di *geofencing* che ne limitino automaticamente l'utilizzazione in spazi aerei preclusi agli stessi dalla normativa vigente.

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):*

L'ENAC condivide la proposta dell'Agenzia, anche essa prevista nella Dichiarazione di Riga e nella successiva Technical Opinion dell'EASA che stabilisce un "regulatory frame work" per le regolamentazioni nazionali.

Per tale ragione sono già in corso approfondimenti tecnici con ENAV per valutarne congiuntamente la fattibilità ed i campi di applicazione.

Completion Status (cross the applicable %)

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

0 %	X	50 %	75 %	100%
-----	---	------	------	------