

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



<b>FACTOR n.:</b>	<b>04/2017</b>	<b>issue date</b> <i>(data di emissione)</i>	<b>27/11/2017</b>	<b>Rev.</b> <i>(stato di revisione)</i>	<b>0</b>
<b>Operation type</b> <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 checked="" type="checkbox"/> aerial work <i>(lavoro aereo)</i>	<input type="checkbox"/> HEMS <i>(altro)</i>	
<b>a/c category</b> <i>(categoria aeromobile)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <i>(ala fissa)</i>	<input type="checkbox"/> Balloon <i>(mongolfiera)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Glider <i>(alante)</i>	<input type="checkbox"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> RPAS <i>(SAPR)</i>
<b>a/c involved</b> <i>(a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	vari	vari	varie		
<b>Occurrence Location:</b> <i>(luogo incidente)</i>	varie		<b>Occurrence date:</b> <i>(data dell'evento)</i>	varie	

<b>Technical Investigation Report * issued by:</b> <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ANSV</b>	<input type="checkbox"/>	<b>n. ....NA.....</b> <i>(if applicable – se applicabile)</i>
<b>Title:</b> <i>(titolo del Rapporto)</i>	Aviosuperfici – Raccomandazioni di Sicurezza		
<b>Ref. no.:</b> <i>(n. di protocollo)</i>	<b>0004334/17</b>	<b>Incoming Date:</b> <i>(data del protocollo)</i>	29 August 2017

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

In quasi tutte le inchieste di sicurezza condotte dall'ANSV relative ad incidenti (e anche inconvenienti gravi) occorsi su aviosuperfici nazionali è stato accertato che la causa principale degli eventi è riconducibile alle inadeguate valutazioni ed azioni effettuate dai piloti in fase di atterraggio.

All'accadimento di alcuni incidenti hanno concorso anche le caratteristiche stesse delle aviosuperfici e la presenza, nelle loro immediate vicinanze, di ostacoli, canali di scolo, ecc., che spesso hanno aggravato l'entità dei danni riportati dagli aeromobili.

All'origine delle citate inadeguate valutazioni/azioni ci sono dei fattori ricorrenti, come, ad esempio, i seguenti:

- pianificazione del volo insufficiente, soprattutto per quanto concerne l'esame delle caratteristiche dell'aviosuperficie (dimensioni e tipo di pavimentazione della pista, orografia circostante, ostacoli presenti nelle vicinanze);
- insufficiente conoscenza delle prestazioni dell'aeromobile in relazione alle dimensioni, al tipo di pavimentazione e allo stato (bagnata, asciutta) della pista dell'aviosuperficie.

Sulla base di quanto sopra, l'ANSV, in passato, aveva già emanato (e reiterato) alcune raccomandazioni di sicurezza, finalizzate, soprattutto, a sensibilizzare i piloti sulla necessità che la preparazione di un volo sia sempre eseguita in modo completo e puntuale, anche in relazione alla località di destinazione.

In tema di aviosuperfici l'ANSV aveva anche raccomandato all'ENAC di aggiornare, nell'area del proprio sito web dedicata alle "Avio-Eli-Idrosuperfici", la parte "caratteristiche tecniche", riportando le effettive caratteristiche delle piste di volo, evidenziando, altresì, le eventuali limitazioni e criticità esistenti sulle aree in questione.



## FOLLOW-UP ACTION

### Safety Recommendation no.:

ANSV-7/SA/2/17

*(Raccomandazione di Sicurezza n.)*

L'ANSV raccomanda di aggiornare le disposizioni contenute nella seconda parte, nella terza parte e nelle appendici del dM Infrastrutture e trasporti 1 febbraio 2006, al fine di garantire idonee aree di sicurezza in prossimità delle testate pista anche delle avio superfici gestite e non solo di quelle gestite e autorizzate, in modo tale da assicurare che le operazioni di volo possano svolgersi in sicurezza e che comunque possano essere limitati i danni a carico degli aeromobili conseguenti ad eventuali uscite laterali di pista, atterraggi corti (prima della testata pista) e atterraggi lunghi (con uscita di pista oltre la testata). Raccomanda, altresì, di provvedere affinché vengano presi in considerazione, ai fini della sicurezza delle operazioni sulle aviosuperfici in questione, non solo gli ostacoli in elevazione previsti nel citato dM, ma anche gli ostacoli naturali e artificiali presenti al suolo, come ad esempio ampi fossati, dirupi, avvallamenti del terreno, canali di scolo delle acque, sovente presenti in prossimità delle testate pista e talora posti lateralmente alle piste stesse, che hanno spesso contribuito ad aumentare i danni riportati dagli aeromobili nel caso di inappropriata gestione, da parte del pilota, della manovra di atterraggio.

Si raccomanda, infine, di prevedere un'integrazione alle appendici (ad esempio all'appendice 3), in modo da garantire che, anche per le aviosuperfici gestite e non solo per quelle gestite e autorizzate, siano previste idonee aree di sicurezza in prossimità delle testate pista, che tengano conto, oltre che della lunghezza delle piste, anche della tipologia della pavimentazione delle stesse e delle prestazioni degli aeromobili che vi possano operare.

### 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 ha indetto un'apposita riunione di coordinamento per valutare i contenuti della raccomandazione di sicurezza e per identificare idonee misure di mitigazione del rischio da adottare nelle more dell'avvio del procedimento di modifica ed aggiornamento della seconda parte, terza parte e delle appendici del D.M. Infrastrutture e Trasporti 1° febbraio 2006, ai sensi dell'art. 25 del medesimo Decreto.

Nell'ambito di tale riunione si è concordato di emendare i capitoli 6 e 9 della Circolare ENAC APT-36 "Avio-Idro-Elisuperfici: Gestione e Autorizzazione", prevedendo che, ai fini della sicurezza delle operazioni e sotto la diretta responsabilità del gestore:

- sia garantita, anche per le aviosuperfici terrestri gestite, la presenza di idonee aree di sicurezza in prossimità delle testate pista, qualora sul prolungamento della stessa le caratteristiche orografiche del terreno o la presenza di ostacoli siano ritenuti pericolosi in caso di uscita di pista del velivolo;
- vengano fornite all'utenza, tramite pubblicazione sul web e/o su siti internet dedicati, le necessarie informazioni aggiuntive ed integrative alla "scheda dati riepilogativa" (allegato 3) riguardanti sia le caratteristiche fisiche delle aree di sicurezza asservite alla pista di volo, sia la presenza di ostacoli in elevazione, orografici, naturali e artificiali presenti al suolo in prossimità della pista e lungo le direttrici di atterraggio e decollo.

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

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

X

25%

50 %

75 %

100%