

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	06/2016	issue date <small>(data di emissione)</small>	5 Settembre 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 checked="" type="checkbox"/> general aviation <small>(aviazione generale)</small>	<input type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input type="checkbox"/> other _____ <small>(altro)</small>	
a/c category <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>	
1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	Cessna	172N idro	I-SIPI		
2nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	-	-	-		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	Premana (Lecco)		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	9/6/2014	

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>	Incidente occorso all'aeromobile Cessna 172N idro marche di identificazione I-SIPI, in prossimità di Premana (Lecco), 9 giugno 2014.	
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	0002440/16	Incoming Date: <small>(data del protocollo)</small> 29 Aprile 2016

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

L'aeromobile Cessna C172N idro marche I-SIPI era decollato dall'idroscalo di Como per un volo in VFR con tre persone a bordo (pilota e due passeggeri), senza piano di volo, intorno alle ore 09.20'.

Dopo il decollo, il pilota si dirigeva verso Bellagio (Como) per effettuare un giro panoramico su alcune località che erano state concordate con i familiari dei due passeggeri. Il volo proseguiva verso Nord, immettendosi, alla luce di più testimonianze coerenti tra loro, direttamente nella Valvarrone dal paese di Dervio.

Successivamente, sorvolava l'abitato di Premana a bassa quota, per proseguire nella Valvarrone in direzione Est. Il pilota, dopo circa 2,5 km dall'abitato di Premana, cercava di effettuare una virata di 180° a destra, plausibilmente per invertire la rotta, durante la quale il velivolo perdeva quota, impattando inizialmente sulla vegetazione e successivamente sulla parete Sud della predetta valle.

Il relitto rotolava quindi sul fondovalle, prendendo fuoco. Deceduti i tre occupanti.

L'aeromobile non risulta aver mai stabilito contatto radio con gli enti del controllo del traffico aereo.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:
ANSV-8/1146-14/1/A/16
(Raccomandazione di Sicurezza n.)

Si raccomanda all'ENAC di farsi parte attiva nelle preposte sedi UE affinché, coerentemente con le condizioni supplementari adottate dallo stesso ENAC con la disposizione del Direttore generale in data 7.11.2014 (prot. 32/DG), vengano definiti, a livello di normativa UE, dei requisiti minimi comuni relativi ai livelli di professionalità richiesti ai piloti chiamati ad effettuare i voli introduttivi, nonché alle capacità manutentive delle organizzazioni di riferimento degli aeromobili impiegati per lo svolgimento della predetta attività.

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

ENAC response *(valutazione dell'ENAC):*

Lo schema europeo attualmente in vigore consente ad ogni Stato membro di disporre requisiti aggiuntivi validi sul proprio territorio, indipendentemente dallo Stato di registrazione dell'a/m o dalla nazionalità dell'esercente.

L'iniziativa ENAC sarebbe quindi poco efficace per difetto di competenza mentre una raccomandazione ANSV indirizzata direttamente ad EASA sarebbe più coerente con il quadro normativo comunitario.

L'ENAC si impegna comunque a far pubblicare i requisiti aggiuntivi di cui alla DG/32 in AIP Italia entro la fine dell'anno così da assicurare l'informazione ai naviganti.

Completion Status *(cross the applicable %)*
(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)

0 %

25 %

50 %

75 %

X