

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	06/2014	issue date <small>(data di emissione)</small>	05/09/2014	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 checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small>	<input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small>	<input type="checkbox"/> Glider <small>(alianti)</small>	<input type="checkbox"/>N.A..	
1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> Robin	<small>type (modello)</small> DR 400/180R	<small>Registration Mark (marche)</small> I-ITAV		
2nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> N.A.	<small>type (modello)</small> N.A.	<small>Registration Mark (marche)</small> N.A.		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	Guidonia (RM)		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	11/1/2011	

Technical Investigation Report * issued by: <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV		n. <small>(if applicable – se applicabile)</small>
Title: <small>(titolo del Rapporto)</small>	INCIDENTE occorso all'aeromobile Robin DR 400/180R marche I-ITAV, aeroporto di Guidonia (RM), 11 gennaio 2011		
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	0098424/DG	Incoming Date: <small>(data del protocollo)</small>	26/8/2013

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

L'incidente è occorso l'11 gennaio 2011, alle ore 15.28 UTC, sull'aeroporto militare di Guidonia (ROMA), ed ha interessato il velivolo modello Robin DR 400/180R marche di identificazione I-ITAV, che stava trainando l'aliante modello ASK 21 marche di identificazione I-IVWJ, a bordo del quale erano presenti un istruttore di volo e un allievo.

Il velivolo marche I-ITAV, che si trovava nella fase iniziale del traino dell'aliante, veniva visto da testimoni cambiare improvvisamente assetto di volo e dopo pochi istanti impattare la pista da cui era appena decollato. Nel violento urto contro il suolo e nel susseguente incendio l'aeromobile andava distrutto. La squadra di soccorso dell'Aeronautica militare, intervenuta in tempi rapidissimi, riusciva a spegnere l'incendio in atto e ad estrarre dal relitto il pilota, che però decedeva poco dopo. L'aliante rientrava sull'aeroporto; incolumi le due persone a bordo.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

ANSV-2/0022-11/2/A/13

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

ANSV raccomanda ad ENAC di assicurare puntualmente la sorveglianza degli operatori aeronautici mediante personale operativo ispettivo adeguatamente formato e che sia in grado di rilevare le disfunzioni latenti a livello organizzativo/operativo anche per quanto concerne lo svolgimento dell'attività istruzionale di volo a vela.

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 checked="" 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):*

Negli anni scorsi l'ENAC aveva ripetutamente richiesto alle autorità ministeriali competenti l'autorizzazione ad assumere nuovi ispettori di volo per sostituire quelli che cessavano il servizio e sopperire così alla carenza di organico. Tali assunzioni sono state però autorizzate solo nel 2013 e ciò ha permesso solo da allora di incrementare adeguatamente la dotazione organica. Un ulteriore nucleo di ispettori di volo è stato poi successivamente acquisito grazie al distacco di personale da parte dell'Aeronautica Militare, con il quale l'ENAC ha stipulato un apposito accordo.

E' peraltro da ribadire che, seppure in una situazione di dotazione organica ridotta, l'ENAC ha però sempre assicurato le attività di "oversight" previste dalle normative applicabili in materia.

Con l'ampliamento della dotazione organica, anche alla luce della emissione delle nuove normative europee nel settore delle scuole di volo (rif. Regolamento (EU) 1178/2011) e dell'introduzione dei concetti di Safety Management descritti nell'Annesso 19 ICAO ed esplicitati nel doc.9859, nel 2014 è stata attivata un'intensa attività di formazione interna, con specifici corsi sulle normative e sulla Safety, alla quale hanno partecipato tutti gli ispettori di volo dell'ENAC.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0 %	25 %	50 %	75 %	100 %
-----	------	------	------	-------