

Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 8/2008 Rev.0

Data : 15 Ottobre 2008

Operatore: Aero Club

Data dell'evento : 16 Aprile 2004

Località : Colle dei Meneghini (TN)

Aeromobile coinvolto : tipo Partenavia P66C marche I-IABT

Descrizione evento: Il pilota , decollato con due passeggeri a bordo per un volo turistico dall'aeroporto di Bolzano con destinazione Gorizia, nel corso del volo, durante la fase di attraversamento di una zona montuosa caratterizzata dalla presenza di nubi e ridotta visibilità, perdeva l'orientamento.

L'incidente avveniva per impatto contro un costone montano ad un'altitudine di 5000 piedi provocando il decesso di tutti gli occupanti e la distruzione dell'aeromobile.

Il relitto , nonostante la tempestiva attivazione delle operazioni di ricerca e soccorso, veniva trovato quattro giorni dopo l'incidente all'interno di una fitta macchia boscosa, seminascosto da una spessa coltre di neve.

L'aeromobile era privo di ELT (*Emergency Locator Transmitter*) . Il pilota non aveva compilato il previsto piano di volo, richiesto nel caso di specie per aeromobili operanti in VFR privi di ELT.

Relazione ANSV : L'Agenzia ha classificato l'incidente come CFIT (*Controlled Flight Into Terrain*) identificandone la causa nella perdita di orientamento e, più in generale, della *situational awareness* (fattore umano) nelle date condizioni meteo (fattore ambientale) .

Avendo considerato che *"l'installazione dell'ELT non è attualmente richiesta, nella generalità dei casi, dalla normativa vigente in Italia, per gli aeromobili non adibiti al trasporto pubblico"* ha indirizzato all'ENAC la seguente raccomandazione di sicurezza :

Raccomandazione ANSV-33/88-04/1/A/07 :

Testo : *“Fatto salvo quanto già previsto dalla normativa vigente in materia di installazione dell’ELT, si raccomanda di considerare la possibilità di rendere obbligatoria l’installazione del dispositivo in questione su tutti gli aeromobili, indipendentemente dal loro tipo di utilizzo e dal tipo di volo.”*

Posizione ENAC : Il regolamento tecnico ENAC al Capitolo Terzo/30/C (Equipaggiamenti e requisiti operativi per velivoli) prevede che nel volo VFR notturno, indipendentemente dal tipo di utilizzo e dal tipo di volo, ciascun velivolo debba essere dotato di un radiofaro di emergenza di sopravvivenza (ELT(S)). Per il volo VFR diurno l’installazione dell’ELT non è obbligatoria .

Se il velivolo ne è equipaggiato, in base a quanto previsto all’ art. 7 bis della legge 204 del 30/5/95, il pilota, sempre che il volo abbia origine e destinazione nel territorio nazionale e senza scalo intermedio in territorio estero, non ha obbligo di presentare il piano di volo; in caso contrario è richiesta la presentazione del piano di volo .

La situazione normativa sopra descritta dovrà essere rivista alla luce di un recente emendamento all’Annesso 6 Parte II (*International General Aviation-Aeroplanes*) che al punto 2.4.12.2 recita “

“Except as provided for in 2.4.12.3, from 1 July 2008, all aeroplanes shall be equipped with at least one ELT of any type”

Nota il punto 2.4.12.3 si riferisce al fatto che l’ ELT dovrà essere di tipo automatico su tutti gli aeroplani per i quali il primo rilascio del Certificato di Navigabilità sia successivo al 1 Luglio 2008 .

Il Regolamento U.E. 216/08 ha recentemente esteso le competenze dell’EASA, tra l’altro, al settore delle operazioni per il quale si è in attesa delle relative *“implementing rules”* che verosimilmente definiranno anche gli equipaggiamenti obbligatori per le diverse tipologie di aeromobili ed impiego.

Pertanto si può assumere che lo standard ICAO di cui al punto 2.4.12.2 sopra citato venga recepito nel quadro dell’attività regolamentare portata avanti dall’EASA.

Status ENAC : Chiuso