

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

<b>FACTOR n.:</b>	<b>7/2012</b>	<b>issue date</b> <i>(data di emissione)</i>	<b>10/9/2024</b>	<b>Rev.</b> <i>(stato di revisione)</i>	<b>1</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 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 type="checkbox"/> Glider <i>(alante)</i>	<input type="checkbox"/> .....	
	<input type="checkbox"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> Dirigible <i>(dirigibile)</i>			
<b>1<sup>st</sup> a/c involved</b> <i>(1° a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	Sukhoi Design Bureau	Su-31M	I-JECT		
<b>2<sup>nd</sup> a/c involved</b> <i>(2° a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	N/A	N/A	N/A		
<b>Occurrence Location:</b> <i>(luogo incidente)</i>	Cascina Stampa – Cusago (MI)		<b>Occurrence date:</b> <i>(data dell'evento)</i>	26/8/2009	

<b>Technical Investigation Report * issued by:</b> <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ANSV</b>	<b>n.</b> .....
	<input type="checkbox"/> .....	<i>(if applicable – se applicabile)</i>
<b>Title:</b> <i>(titolo del Rapporto)</i>	RELAZIONE D'INCHIESTA – Incidente occorso all'aeromobile Sukhoi Su-31M marche I-JECT, in località Cascina Stampa – Cusago (MI), 26 agosto 2009	
<b>Ref. no.:</b> <i>(n. di protocollo)</i>	<b>Incoming Date:</b> <i>(data del protocollo)</i>	

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

L'aeromobile Sukhoi Su-31M marche I-JECT, con a bordo il solo pilota, decollava dall'aeroporto di Bresso per effettuare un volo di allenamento acrobatico all'interno della zona di volo denominata "Gaggiano", così come definita in AIP Italia e specificatamente dedicata all'attività di volo acrobatico. Dopo circa 45' di volo, durante l'esecuzione della manovra cosiddetta "frullino", il velivolo entrava in una condizione di volo in "vite piatta" con rapida riduzione di quota. Il pilota, stimando di non possedere un sufficiente margine di altezza dal suolo per recuperare il normale assetto di volo, decideva di abbandonare il velivolo azionando il dispositivo di eiezione automatica installato a bordo.

Il dispositivo, entrato regolarmente in funzione, consentiva la rapida fuoriuscita del pilota dall'abitacolo ed il regolare dispiegamento del paracadute personale stivato all'interno del dispositivo stesso.

Il pilota, sostenuto dal paracadute, discendeva incolume fino a terra, mentre l'aeromobile si schiantava al suolo in un campo agricolo coltivato a mais.



## FOLLOW-UP ACTION

**Safety Recommendation no.:**

ANSV-19/1061-09/1/A/11

*(Raccomandazione di Sicurezza n.)***Motivazione:**

Tenuto conto delle dimensioni della zona acrobatica “Gaggiano”, lo spazio verticale utile per uscire dalla “vite” in cui era venuto a trovarsi l’I-JECT dopo l’esecuzione del frullino risultava notevolmente inferiore rispetto a quello minimo suggerito dal Manuale di volo del velivolo. La zona acrobatica prescelta per effettuare l’attività di volo acrobatico non appariva quindi idonea in relazione alle caratteristiche di manovra dell’aeromobile ed alle stesse raccomandazioni contenute nel suo Manuale di volo.

**Destinatari:** ENAC e Aero Club d’Italia**Testo:**

L’ANSV raccomanda all’ENAC ed all’Aero Club d’Italia, per quanto di rispettiva competenza, di sensibilizzare i piloti che effettuano attività di volo acrobatico sulle potenziali pericolosità nell’utilizzazione di zone acrobatiche che, seppure dedicate specificatamente a tale attività, possiedano caratteristiche e limitazioni non compatibili con le esigenze di manovra dell’aeromobile utilizzato.

**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 inteso recepire la raccomandazione in oggetto tramite l'emissione di una SPL (Safety Promotion Leaflet), ovvero la SPL-18 "Attività di acrobazia aerea" del Maggio 2024, a cura della Direzione Personale di Volo e della Direzione Safety e disponibile sul sito dell'Ente, al fine di sensibilizzare i piloti abilitati al volo acrobatico e le scuole di volo acrobatico a porre particolare attenzione alla compatibilità delle prestazioni ed impiego acrobatico dell'aeromobile con le caratteristiche e limitazioni delle zone di spazio aereo dedicate a tale attività, oltre che ad analizzare i fattori umani, gli aspetti di aeronavigabilità e le licenze connesse al volo acrobatico.

Durante l'attività di sorveglianza sulle scuole di volo interessate è prevista da parte dell'ENAC una verifica sull'efficacia delle azioni intraprese, valutando in particolare l'adeguatezza dei programmi di addestramento approvati in relazione alla problematica di sicurezza oggetto della raccomandazione.

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

0 %

25 %

50 %

75 %

 100 %