

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

FACTOR n.:	11/2012	issue date <small>(data di emissione)</small>	10/9/2024	Rev.	1
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"/> HEMS <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"/>	
	<input type="checkbox"/> Helicopter <small>(ala rotante)</small>	<input type="checkbox"/> Dirigible <small>(dirigibile)</small>			
1 st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	Sukhoi Design Bureau	Su-31M	I-JECT		
2 nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small>	<small>type (modello)</small>	<small>Registration Mark (marche)</small>		
	N/A	N/A	N/A		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>			Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>		
Cascina Stampa – Cusago (MI)			26/8/2009		

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

**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-20/1061-09/2/A/11

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

La zona acrobatica “Gaggiano” non appare adeguata alle esigenze di tutela della pubblica incolumità dei terzi in superficie, sia perché si estende in parte su agglomerati urbani densamente popolati, sia perché la stessa, avendo la propria base a 500 piedi AGL, finisce per consentire il sorvolo di detti agglomerati urbani a quote inferiori a quelle ordinariamente previste dalla normativa vigente.

Destinatari: ENAC

Testo:

L’ANSV raccomanda – previa effettuazione di una ricognizione sulla localizzazione delle zone acrobatiche esistenti in Italia – di valutare lo spostamento altrove di quelle che insistano, anche parzialmente, su insediamenti urbani, in un’ottica di tutela della pubblica incolumità dei terzi in superficie.

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):

Tenuto conto della normativa vigente e delle procedure a suo tempo in vigore, in considerazione della raccomandazione in oggetto, l'ENAC intendeva inizialmente attuare le seguenti azioni, ritenute necessarie per completare il quadro regolamentare in materia:

1. Provvedere ad aggiornare come applicabile e pubblicare sul sito ENAC alcune disposizioni emesse dalla DGAC sull'attività acrobatica, ad oggi non presenti nella normativa ENAC pubblicata sul sito, relative non solo agli aspetti di spazio aereo, ma anche alla conduzione dei voli acrobatici (operazioni di volo) e agli altri aspetti di aeronavigabilità e licenze.
2. Sulla base delle disposizioni emesse di cui al punto 1., provvedere ad una rivalutazione delle zone acrobatiche attualmente pubblicate su AIP Italia per verificarne la rispondenza.

Tuttavia, con l'entrata in vigore del Regolamento (UE) 379/2014, che ha modificato il Regolamento (UE) 965/2012 con l'aggiunta, in particolare, dell'allegato VII comprendente la Sezione ABF (Aerobatic Flights) applicabile alle *non-commercial operations*, come previsto dall'articolo 5 del novellato Regolamento 965/2012, si disapplica la corrispondente normativa nazionale in materia.

Con nota 118043-SRS del 16/10/2013, il Direttore della ex Direzione Regolazione Spazio Aereo ha richiesto ad ENAV SpA di effettuare un'analisi delle zone pubblicate in AIP Italia, sezione ENR 5.5.2, segnalando a questo Ente quelle rientranti nella raccomandazione ANSV in termini di limiti laterali insistenti su insediamenti urbani. Inoltre, la procedura ATM-03C, aggiornata nel 2021, definisce "i criteri e le modalità per l'istituzione, la modifica, l'estensione di validità e la cancellazione delle zone vietate, pericolose e regolamentate, tra cui quelle per attività acrobatica, nonché di quelle porzioni di spazio aereo ad esse concettualmente assimilabili ancorché non associate ad una denominazione" specifica, tra cui quelle per attività acrobatica. Tali aree devono rispettare determinati requisiti, tra cui: evitare insediamenti urbani, rispetto delle norme in materia di inquinamento acustico; limiti spaziali adeguati alla tipologia di manovre di volo.

In aggiunta, 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.

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

0 %

25 %

50 %

75 %

 100 %