

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	<b>01/2019</b>	issue date <small>(data di emissione)</small>	<b>26/07/2019</b>	Rev.	<b>0</b>
		<small>(stato di revisione)</small>			
<b>Operation type</b> <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 checked="" type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small>	<input type="checkbox"/> HEMS <small>(altro)</small>	
<b>a/c category</b> <small>(categoria aeromobile)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small>	<input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> Glider <small>(alante)</small>	<input type="checkbox"/> Helicopter <small>(ala rotante)</small>	<input type="checkbox"/> RPAS <small>(SAPR)</small>
<b>a/c involved</b> <small>(a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> vari	<small>type (modello)</small> vari	<small>Registration Mark (marche)</small> varie		
<b>Occurrence Location:</b> <small>(luogo incidente)</small>	varie			<b>Occurrence date:</b> <small>(data dell'evento)</small>	varie

<b>Technical Investigation Report * issued by:</b> <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ANSV</b>	<input type="checkbox"/>
		n. ....NA..... <small>(if applicable – se applicabile)</small>
<b>Title:</b> <small>(titolo del Rapporto)</small>	Aviosuperfici – Raccomandazioni di Sicurezza	
<b>Ref. no.:</b> <small>(n. di protocollo)</small>	<b>0004334/17</b>	<b>Incoming Date:</b> <small>(data del protocollo)</small> 29 August 2017

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

In quasi tutte le inchieste di sicurezza condotte dall'ANSV relative ad incidenti (e anche inconvenienti gravi) occorsi su aviosuperfici nazionali è stato accertato che la causa principale degli eventi è riconducibile alle inadeguate valutazioni ed azioni effettuate dai piloti in fase di atterraggio.

All'accadimento di alcuni incidenti hanno concorso anche le caratteristiche stesse delle aviosuperfici e la presenza, nelle loro immediate vicinanze, di ostacoli, canali di scolo, ecc., che spesso hanno aggravato l'entità dei danni riportati dagli aeromobili.

All'origine delle citate inadeguate valutazioni/azioni ci sono dei fattori ricorrenti, come, ad esempio, i seguenti:

- pianificazione del volo insufficiente, soprattutto per quanto concerne l'esame delle caratteristiche dell'aviosuperficie (dimensioni e tipo di pavimentazione della pista, orografia circostante, ostacoli presenti nelle vicinanze);
- insufficiente conoscenza delle prestazioni dell'aeromobile in relazione alle dimensioni, al tipo di pavimentazione e allo stato (bagnata, asciutta) della pista dell'aviosuperficie.

Sulla base di quanto sopra, l'ANSV, in passato, aveva già emanato (e reiterato) alcune raccomandazioni di sicurezza, finalizzate, soprattutto, a sensibilizzare i piloti sulla necessità che la preparazione di un volo sia sempre eseguita in modo completo e puntuale, anche in relazione alla località di destinazione.

In tema di aviosuperfici l'ANSV aveva anche raccomandato all'ENAC di aggiornare, nell'area del proprio sito web dedicata alle "Avio-Eli-Idrosuperfici", la parte "caratteristiche tecniche", riportando le effettive caratteristiche delle piste di volo, evidenziando, altresì, le eventuali limitazioni e criticità esistenti sulle aree in questione.



## FOLLOW-UP ACTION

### Safety Recommendation no.:

ANSV-6/SA/1/17

*(Raccomandazione di Sicurezza n.)*

L'ANSV raccomanda di valutare la possibilità di integrare l'art. 21, comma 1, del dM Infrastrutture e trasporti 1.2.2006, prevedendo uno specifico addestramento pratico, da effettuarsi a doppio comando con un istruttore di volo, anche per quei piloti che intendano operare in autonomia su aviosuperfici diverse da quelle in pendenza e a fondo innevato o ghiacciato; tale addestramento dovrebbe comprendere, ad esempio, decolli e atterraggi su piste corte e su piste in erba (tenendo conto delle prestazioni del velivolo da impiegare), tecniche per la individuazione degli ostacoli, ecc.

In tale contesto, l'ANSV raccomanda anche di valutare la possibilità di definire una specie di classificazione per le aviosuperfici, in relazione, ad esempio, alla lunghezza della pista, al tipo di pavimentazione, agli ostacoli ivi presenti, ecc.

### 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):*

L'ENAC non concorda con la Raccomandazione di Sicurezza in quanto ritiene adeguato quanto previsto dall'art.21 dM Infrastrutture e trasporti 1.2.2006. Infatti, per quanto riguarda le aviosuperfici non in pendenza l'addestramento da "campi corti e campi in erba" viene già effettuato durante il conseguimento della licenza PPL.

Si fa inoltre presente che, per quanto riguarda invece l'utilizzo delle aviosuperfici in pendenza, con la NOTA INFORMATIVA 2019-006 del 24 maggio l'ENAC ha cancellato tale abilitazione ed ha previsto che, per quel tipo di aviosuperfici, il pilota debba ottemperare a quanto previsto dal Regolamento Europeo (EU) 1178/2011 FCL.815. Tale requisito è molto più dettagliato e prevede anche uno SKILL TEST con esaminatore FE.

In merito alla seconda parte della raccomandazione si informa che le valutazioni suggerite dall'ANSV sono già state fatte nel corso della elaborazione della circolare APT-36.

### Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0%

25%

50%

75%

X