F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

FACTOR n.:	02/2020	issue date (data di emissione)	31/07/2020	Rev. (stato di revisione)	0

Operation type (tipo di volo)	☐ commercial air transport (trasporto aereo commerciale)	☑ general aviation (aviazione generale)	☐ aerial work (lavoro aereo)	☐ HEMS (altro)
a/c category (categoria aeromobile)	☑ Fixed wing (ala fissa)	☐ Balloon (mongolfiera)	☐ Glider (aliante)	
	☐ Helicopter (ala rotante)	☐ Dirigible (dirigibile)	☐ RPAS (SAPR)	

a/c involved (a/m coinvolto)	*manufacturer* (costruttore)	*type* (modello)	*Registration Mark* (marche)
	Tecnam	P2002 JF	I-CTAC

Occurrence Location: (luogo incidente)	Località Carlentini (SR)	**Occurrence date:** (data dell'evento)	12/02/2020

Technical Investigation Report * issued by: (Rapporto di Investigazione emesso da)	☑ ANSV ☐	n. ……NA…… (if applicable – se applicabile)	
Title: (titolo del Rapporto)	INCIDENTE occorso all'aeromobile Tecnam P2002 JF marche I-CTAC, in località Carlentini (SR), 12 febbraio 2020		
Ref. no.: (n. di protocollo)	0000970/20	**Incoming Date:** (data del protocollo)	23/03/2020

Event description *(copied from *)*:

*(descrizione dell'evento – tratto da *)*

Il 12 febbraio 2020, alle 07.41', il P2002 JF marche I-CTAC decollava dall'aeroporto di Catania Fontanarossa (LICC), con due persone a bordo (istruttore ed allievo pilota), per l'effettuazione di un volo di addestramento, utile al conseguimento della licenza PPL(A).

Alle 08.05', dopo circa 24 minuti dal decollo, il velivolo I-CTAC impattava al suolo in un'area agricola in Contrada Cannellazza, circa 6,5 km a Sud- Ovest di Carlentini (SR).

Nell'incidente, le due persone perdevano la vita, mentre l'aeromobile andava distrutto.

This publication is issued according to Regulation EU 996/2010 art. 18

Questa pubblicazione viene emessa in ottemperanza al Regolamento EU 996/2010 art. 18.

FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

ANSV-3/0092-20/3/A/20

L'ANSV raccomanda di effettuare una ricognizione sui Manuali operativi e addestrativi delle scuole di volo, intraprendendo le opportune iniziative mirate ad assicurare che le scuole di volo presenti in Italia effettuino le manovre di addestramento al riconoscimento e al recupero dalla vite incipiente soltanto con velivoli idonei, cioè con velivoli espressamente certificati per la effettuazione della vite intenzionale.

ENAC Recommendation Assessment *(posizione dell'ENAC)*:

- ☑ agreement *(in accordo)*
- ☐ partial agreement *(parzialmente in accordo)*
- ☐ disagreement *(in disaccordo)*
- ☐ no longer applicable *(non più applicabile)*
- ☐ more information required *(richieste ulteriori informazioni)*
- ☐ not responsible *(non responsabilità di ENAC)*
- ☐ unknown *(non definita)*

ENAC response *(valutazione dell'ENAC)*:

ENAC concorda che le scuole di volo presenti in Italia debbano effettuare le manovre di addestramento al riconoscimento e al recupero dalla vite incipiente soltanto con velivoli idonei.

Da questo punto di vista, oltre ai velivoli certificati nella Categoria Utility e Categoria Acrobatica della CS-23, gli unici velivoli attualmente certificati per le manovre di vite intenzionale, si ritiene che anche i velivoli monomotore certificati nella categoria Normale oppure VLA, rispondenti ai requisiti di vite della CS VLA221(a) oppure della CS 23-221(a), o altri equivalenti, siano perfettamente adeguati al tipo di manovre di addestramento previste considerando che i requisiti in parola richiedono che :

aeroplane must be able to recover from a one-turn spin or a three-second spin, whichever takes longer, in not more than one additional turn, after initiation of the first control action for recovery. In addition –
(1) For both the flaps-retracted and flaps-extended conditions, the applicable airspeed limit and positive limit manoeuvring load factor must not be exceeded;
(2) No control forces or characteristic encountered during the spin or recovery may adversely affect prompt recovery;
(3) It must be impossible to obtain unrecoverable spins with any use of the flight or engine power controls either at the entry into or during the spin; and
(4) For the flaps extended condition, the flaps may be retracted during the recovery but not before rotation has ceased.

Ricordando che gli aeroplani di categoria Normale e VLA non sono comunque autorizzati all'effettuazione della vite intenzionale si ritiene che i requisiti di cui sopra garantiscono un margine di sicurezza adeguato rispetto allo eventuale ingresso in vite non intenzionale.

Corre l'obbligo di ricordare che nella effettuazione dell'addestramento in questione è previsto il "recovery at the incipient stage", senza entrare in vite.

Si vuole inoltre sottolineare che la stragrande maggioranza, se non la totalità, deli aeroplani monomotori oggi utilizzati dalle scuole di volo nazionali rispondono ai requisiti succitati, in quanto, con leggere varianti non significative, sono stati nella sostanza in vigore negli ultimi cinquanta anni.

Alla luce delle considerazioni sopraesposte e recependo l'intento della Raccomandazione ANSV, ENAC effettuerà un'azione informativa presso tutti i soggetti interessati al fine di:

1) Verificare che vengano utilizzate per le manovre di addestramento per il riconoscimento e recupero da un'entrata in vite non intenzionale solo velivoli certificati secondo i requisiti della CS-VLA 221(a), CS 23.221(a) od equivalenti;
2) Sensibilizzare gli istruttori delle Scuole Volo al fine di renderli pienamente edotti sulle caratteristiche aerodinamiche e prestazioni dei velivoli da loro utilizzati e del loro corretto utilizzo durante le manovre di addestramento per il recupero dalle condizioni di entrata involontaria in vite, in particolare per quanto riguarda il rispetto delle quote minime.

Si vuole fare infine presente che non è invece previsto dalla normativa vigente (Regolamento (UE) 1178/2014 e smi) l'obbligo di utilizzare per tali manovre aeroplani certificati in categoria Utility o Acrobatica per l'effettuazione di viti di sei o più giri, il solo caso che prevede espressamente la certificazione per "vite intenzionale".

Da una ricognizione svolta, anche con EASA, non risulta che in altri paesi europei tale obbligo sia previsto né che siano state emesse raccomandazioni in tal senso.

Si ritiene, pertanto, che l'attuale assetto normativo sia pienamente rispondente ai contenuti della raccomandazione.

Completion Status (cross the applicable %) *(stato di completamento del follow-up* – segnare con una X la % applicabile*)*	0%	25%	50 %	75 %	100%