

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	04/2020	issue date <i>(data di emissione)</i>	20/01/2021	Rev. <i>(stato di revisione)</i>	1
Operation type <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>	
a/c category <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"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	
	<input type="checkbox"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> Dirigible <i>(dirigibile)</i>	<input type="checkbox"/> RPAS <i>(SAPR)</i>		
a/c involved <i>(a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	Cessna	C182	I-SCAP		
Occurrence Location: <i>(luogo incidente)</i>	Località Pontinia (LT)		Occurrence date: <i>(data dell'evento)</i>	03/09/2017	

Technical Investigation Report * issued by: <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	<input type="checkbox"/>	n.NA..... <i>(if applicable – se applicabile)</i>
Title: <i>(titolo del Rapporto)</i>	INCIDENTE occorso all'aeromobile Cessna 182 marche di identificazione I-SCAP, in località Pontinia (LT), 3 settembre 2017		
Ref. no.: <i>(n. di protocollo)</i>	0001267/20	Incoming Date: <i>(data del protocollo)</i>	14/05/2020

Event description *(copied from *):*

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

Il velivolo Cessna 182P marche I-SCAP decollava per RWY 23 dall'aviosuperficie "Pegaso Club 2000" alle ore 10.30' circa, con a bordo il pilota e quattro paracadutisti, per l'effettuazione di attività di aviolancio. Pochi secondi dopo il decollo, superato un primo ostacolo costituito da una linea elettrica perpendicolare al prolungamento della pista, il velivolo perdeva quota e, dopo una virata verso destra, impattava il suolo in prossimità del ciglio della via Appia, dove questa forma una scarpata lateralmente alla carreggiata.

Dopo l'impatto con il suolo, il velivolo veniva evacuato prima che si sviluppasse l'incendio che ne avrebbe causato la distruzione. Due paracadutisti decedevano successivamente all'incidente per le gravi ferite riportate.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

ANSV-8/1356-17/1/A/20

Motivazione: le operazioni di volo per il lancio di paracadutisti richiedono una particolare attenzione. La puntuale conoscenza dell'aeromobile impiegato costituisce quindi il presupposto per potere effettuare, in sicurezza, manovre critiche, quali il decollo a pieno carico, la salita e il volo lento a pieno carico e senza la porta.

L'abilitazione al lancio dei paracadutisti (dM 467/T del 1992, il quale, nello specifico, rimanda all'allegata SCHEDA 26/V) prevede che il titolare della licenza possa estenderne i privilegi su qualsiasi tipo e classe di aeromobili sui quali sia abilitato. Ciò può rappresentare una criticità quando il titolare estenda i privilegi della abilitazione anche a tipi di aeromobili sui quali non abbia effettuato un addestramento mirato alla specifica attività di lancio paracadutisti.

Tale criticità è ancora più evidente qualora il titolare eserciti i privilegi dell'abilitazione su modelli di aeromobili che rientrino nella stessa classe di aeromobili su cui sia abilitato a volare (nella fattispecie, la classe SEP, sui quali la regolamentazione permette di volare senza necessità di sottoporsi ad alcun tipo di transizione), senza avere alcuna esperienza pregressa sullo specifico modello.

Testo: l'ANSV raccomanda di valutare l'opportunità di prevedere voli di familiarizzazione o di addestramento specifico, nelle modalità ritenute più idonee, affinché un pilota in possesso di abilitazione al lancio di paracadutisti possa impiegare, in sicurezza, un modello di aeromobile sul quale non abbia precedente esperienza in attività di lancio paracadutisti.

L'ANSV raccomanda di prevedere voli di familiarizzazione anche nel caso in cui il titolare di abilitazione al lancio di paracadutisti intenda esercitare i privilegi di tale abilitazione su un modello di aeromobile compreso nella classe di aeromobili sui quali sia abilitato a volare (nella fattispecie, la classe SEP), ma sul quale non abbia alcuna esperienza pregressa di volo.

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):*

Anche se l'abilitazione ai piloti di paracadutisti è in corso di cancellazione per richiesta EASA, in quanto non più compatibile con i regolamenti dell'Unione Europa Applicabili, ENAC condivide la raccomandazione di ANSV. L'addestramento dei piloti alle attività di aviolancio è stato posto all'attenzione di EASA nel corso del TeB General Aviation (GA) del 24/10/2020 e uno specifico seminario sarà organizzato nel 2021 in Europa.

Circa l'addestramento al volo lento e la familiarizzazione al tipo di aeromobile nell'ambito della classe SEP, in particolare per decollo e salita, si ritiene che l'argomento abbia valenza anche per altre operazioni dell'aviazione generale, soprattutto se relative a campi corti e/o soffici.

In linea con i principi informativi del progetto GA comunitario quest'ultimo argomento sarà quindi sviluppato con iniziative di Safety Promotion, possibilmente in sinergia con EASA.

Non è possibile al momento, vista la netta posizione contraria di EASA, un intervento di tipo normativo di ENAC. Una possibile revisione dei regolamenti AIR OPS o FCL potrebbe essere oggetto di raccomandazione di ANSV indirizzata direttamente ad EASA.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0%

25%

~~50%~~

75%

100%