

3. I servizi di assistenza al volo.

Dall'insieme degli eventi esaminati dall'Agenzia nel 2002 e connessi ai servizi di assistenza al volo sono emersi, limitatamente agli aspetti pertinenti a tali servizi, elementi critici di sistema che hanno giustificato una serie di raccomandazioni di sicurezza indirizzate, congiuntamente o disgiuntamente, all'ENAC ed all'ENAV SpA.

Le principali raccomandazioni riguardano:

- la necessità di controlli e addestramenti periodici per i controllori del traffico aereo;
- la necessità di puntuali e complete segnalazioni e registrazioni da parte degli enti ATC di tutti gli eventi anomali riguardanti la sicurezza operativa;
- la necessità di puntuale verifica di rispondenza alle normative internazionali delle informazioni operative di aerodromo pubblicate nell'AIP Italia e di tempestivo loro aggiornamento alle diverse realtà strutturali;
- l'opportunità di revisione, ovunque possibile, delle traiettorie di decollo e dei circuiti di attesa che comportino il sorvolo a bassa quota di aree densamente abitate.

Gli eventi più significativi in materia di circolazione aerea con riflessi diretti sulla sicurezza del volo sono rappresentati dagli *airprox* e dalle *runway incursion*. In entrambi i casi si tratta di eventi riferiti al sistema di assistenza e controllo del traffico aereo, che appaiono riconducibili a carenze organizzative e strutturali del sistema, nonché al fattore umano, individuabile nei comportamenti attivi od omissivi dei controllori del traffico aereo e degli equipaggi di volo.

Sia gli *airprox* che le *runway incursion* si concretizzano in "sottoseparazioni" rispetto ai valori standard fissati per garantire i margini di sicurezza ottimali stabiliti per le varie condizioni di volo e vengono specificatamente definiti e classificati secondo la loro potenzialità di provocare l'incidente (collisione in volo o collisione al suolo).

3.1. Gli *airprox*.

L'*airprox* viene definito come "*Qualsiasi evento che comporti la vicinanza di due o più aeromobili in volo con erosione dei margini minimi di distanza sia verticale che orizzontale stabiliti per la particolare fase operativa*".

Detti eventi, secondo la normativa ICAO ed in funzione dei margini di separazione effettivamente erosi, vengono classificati nel seguente modo:

- Classe A (*risk of collision*);
- Classe B (*safety not assured*);
- Classe C (*no risk of collision*);
- Classe D (*risk not determined*).

I dati ufficiali riguardanti esclusivamente episodi di sottoseparazione in volo tra due o più aeromobili (*airprox*) in possesso dell'Agenzia perché regolarmente comunicati dagli Enti competenti (ENAV Spa, Brigata spazio aereo dell'Aeronautica militare, ENAC) sono i seguenti:

- anno 2000 (dal 1° luglio al 31 dicembre): casi 15;
- anno 2001: casi 52;
- anno 2002: casi 37.

Da parte dell'Agenzia si stanno comunque esaminando altre documentazioni relative al complesso degli eventi occorsi in materia di controllo del traffico aereo negli spazi aerei nazionali ai fini di un eventuale completamento delle statistiche e di una migliore classificazione dei singoli episodi.

Le inchieste deliberate in proposito dall'Agenzia tra il 2000 ed il 2002 riguardano una ventina di casi, a seguito dei quali sono state emanate specifiche raccomandazioni di sicurezza a fini preventivi.

E' positivo e significativo rilevare che – a seguito di una maggiore sensibilità emergente a livello nazionale per le iniziative finalizzate ad incrementare la sicurezza del volo – è stato convenuto, alla fine del 2002, nel contesto dell'analisi del progetto continentale di Eurocontrol in materia di riporti degli inconvenienti relativi al complesso della circolazione aerea (ESARR 2), di costituire un Gruppo permanente di valutazione coordinato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e formato da tecnici dell'ENAV SpA e dell'Aeronautica militare che – a parte gli incidenti e gli inconvenienti gravi di esclusiva competenza istituzionale dell'Agenzia medesima – possa esaminare convenientemente e quindi classificare secondo parametri internazionali interfacciabili (*severity classification scheme*) anche tutti gli altri eventi che accadono negli spazi aerei italiani. Al riguardo, è utile chiarire che nelle attuali statistiche proprie dell'ENAV SpA e per quanto richiesto da Eurocontrol nel numero degli inconvenienti registrati trovano posto anche altre categorie oltre a quella degli *airprox* e delle *runway incursion*, quali la deviazione dalle regole di traffico aereo, il non rispetto delle autorizzazioni ricevute, la deviazione dalle procedure pubblicate o l'ingresso ed il sorvolo di aree non consentite.

3.2. Le *runway incursion*.

La *runway incursion* viene definita come “*Qualsiasi evento occorso in aeroporto con il coinvolgimento di un aeromobile, veicolo, persona od oggetto al suolo che abbia creato il rischio di una collisione o che abbia prodotto una diminuzione della separazione minima prevista con un aeromobile in decollo, o in procinto di decollare, in atterraggio, o in procinto di atterrare*”.

In campo internazionale tutti i predetti eventi vengono classificati nel seguente modo:

- Categoria A (*Separation decreases and participants take extreme action to narrowly avoid collision*);
- Categoria B (*Separation decreases and there is a significant potential for collision*);
- Categoria C (*Separation decreases but there is ample time and distance to avoid potential collision*);
- Categoria D (*Little or no chance of collision but meets the definition of runway collision*).

Dall'agosto 2001 (a seguito di un grave episodio di *runway incursion* occorso il 13 agosto sull'aeroporto di Milano Malpensa) l'Agenzia ha istituito un apposito dossier valutativo sulle occupazioni indebite di pista registrate sugli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile.

La preoccupazione dell'Agenzia in ordine ad un fenomeno in crescita a livello mondiale è stata drammaticamente confermata dall'incidente dell'8 ottobre 2001 occorso sull'aeroporto di Milano Linate a causa proprio di una *runway incursion* prodotta da un bireattore tedesco dell'aviazione d'affari contro cui ha colliso un MD-87 scandinavo in fase di decollo. Al riguardo si

segnala che alla data del presente Rapporto (marzo 2003) è stata ultimata l'inchiesta tecnica dell'Agenzia attinente al testé citato incidente ed il *draft* della relativa relazione finale è stato posto in visione, come previsto dalla normativa internazionale, alle competenti autorità investigative straniere per eventuali osservazioni; una volta scaduti i termini per tali eventuali osservazioni, la relazione in questione sarà deliberata dal Collegio dell'Agenzia e resa pubblica.

Questo lo schema riassuntivo degli eventi specifici accaduti sugli aeroporti italiani dall'agosto 2001 al dicembre 2002 e di cui l'Agenzia è venuta a conoscenza; tali eventi sono stati appositamente esaminati dai tecnici dell'Agenzia, che ne hanno stabilito l'opportuna classificazione.

CATEGORIA D	CATEGORIA C	CATEGORIA B	CATEGORIA A	INCIDENTE
Scarsa probabilità di collisione, ma esistono le caratteristiche di Runway Incursion	La separazione diminuisce ma il tempo e la distanza sono tali che è possibile evitare una potenziale collisione	La separazione diminuisce ed esiste la probabilità di collisione	La separazione diminuisce e i protagonisti applicano una estrema azione correttiva per evitare la collisione	Una Runway Incursion che produce una collisione sulla pista
5	4	16	1	1

Anche se fin d'ora si può affermare, in linea con quanto rilevato in campo internazionale, che i fattori contributivi alla crescita del fenomeno delle occupazioni indebite di pista sono legati al fattore umano, all'aumento consistente dei volumi di traffico, alle strutture aeroportuali (una o più piste, incroci di vie di rullaggio, ecc.) ed a carenze tecnologiche, si può anticipare che l'Agenzia, alla conclusione del proprio lavoro di valutazione, formulerà alcune specifiche proposte intese a ridurre il fenomeno citato.

4. Gli aeroporti.

In questo settore – anche alla luce di quanto emerso da alcune inchieste dell'Agenzia – pare opportuno sensibilizzare le direzioni aeroportuali in ordine all'operatività dei CASO (Comitati per la sicurezza operativa) nonché all'adeguamento, alla funzionalità ed alle esercitazioni periodiche relativi ai piani di emergenza aeroportuale.

Per quanto riguarda invece la situazione infrastrutturale, si rileva che permangono poca chiarezza in merito all'edificabilità possibile nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, un non sempre puntuale aggiornamento del piano ostacoli e nessuna considerazione del concetto, estesamente applicato in altri Paesi, di Runway Public Zone (area di rispetto sul prolungamento

dell'asse pista che dovrebbe proteggere la fascia abitativa circostante). Stante l'attuale incertezza normativa in materia, si impone il tempestivo intervento del legislatore.

Va rilevato che molte piste degli aeroporti italiani risultano tuttora prive di apparati ILS (Instrument Landing System) e quindi di procedure di atterraggio strumentale.

Manca il servizio radar di avvicinamento sugli aeroporti di Alghero, Ancona, Bari, Bergamo Orio al Serio, Lamezia Terme, Lampedusa, Pantelleria e Ronchi dei Legionari.

Si rammenta altresì la raccomandazione di sicurezza dell'Agenzia che suggeriva di valutare la possibilità di installare un radar per il controllo dei movimenti a terra su tutti quegli aeroporti nazionali che - a causa delle dimensioni, delle particolarità costruttive, del volume di traffico o delle condizioni meteorologiche statisticamente rilevate - non siano in grado di garantire agli operatori del traffico aereo il controllo visivo degli spostamenti di aeromobili e di altri mezzi sulle aree di movimento e di manovra.

Tuttora mancanti (situazione denunciata dall'Agenzia anche in precedenti Rapporti) i servizi di Torre di controllo sugli aeroporti di Albenga, Bolzano, Crotone, Foggia, Lampedusa, Parma, Perugia e Trento, dove tali servizi sono sostituiti da un Aerodrome Flight Information Service che sostanzialmente lascia ai piloti la totale responsabilità delle operazioni di volo nell'ambito della zona di aerodromo, fornendo soltanto informazioni e non autorizzazioni.

Va inoltre ricordato che nel corso di alcune inchieste condotte dall'Agenzia è emerso che pochi aeroporti nazionali sono dotati di *Stop Bar* e che questi sistemi, laddove esistenti, non sempre sono pienamente conformi con quanto previsto dalla normativa tecnica internazionale.

Per quanto riguarda specificatamente la segnaletica aeroportuale, va ricordata altresì la raccomandazione di sicurezza dell'Agenzia - alla quale non è stata sinora data risposta - di adottare per tutti gli scali nazionali il modello definito nell'ICAO Aerodrome Design Manual.

Nell'ambito delle inchieste condotte dall'Agenzia è emerso che diversi aeroporti nazionali non hanno vie di rullaggio che scorrano parallele all'intera pista di volo, obbligando così gli aeromobili a rullare sulla stessa pista di volo, con conseguenti indesiderate sollecitazioni delle macchine, penalizzazioni operative e possibili danni alle strutture aeroportuali ed agli aeromobili.

Sempre per quanto concerne gli aeroporti, l'Agenzia non può infine non manifestare una significativa preoccupazione in ordine al fatto che si vada manifestando la tendenza ad affidare ai gestori aeroportuali responsabilità tecniche connesse alla sicurezza del volo ed alla gestione delle emergenze quando non pochi dei suddetti gestori aeroportuali sono sprovvisti di strutture adeguate e di professionalità specifiche idonee al mantenimento di elevati standard di sicurezza operativa.

5. L'aviazione commerciale.

Per quanto concerne l'aviazione commerciale, le considerazioni riguarderanno il comparto del trasporto aereo e quello del lavoro aereo.

5.1. Il trasporto aereo.

In questo comparto, nell'anno 2002, si sono registrati 3 incidenti, il più grave dei quali è stato quello occorso all'Antonov An-22, marche LY-AVD, in servizio cargo da Budapest a Tunisi, che il 9 marzo si è infranto contro il monte Rotondo (L'Aquila) provocando la morte delle tre persone di nazionalità ucraina che si trovavano a bordo e che può essere classificato come CFIT (Controlled Flight Into Terrain).

Si sono inoltre verificati 16 inconvenienti gravi, parte dei quali ricollegabili alla circolazione aerea. In particolare, alcune delle inchieste relative ai suddetti inconvenienti gravi hanno evidenziato, a livello di equipaggi di condotta, la mancanza di una adeguata *crew integration*. Conseguentemente, l'Agenzia ha ritenuto opportuno emanare alcune raccomandazioni di sicurezza finalizzate a far inserire negli addestramenti ricorrenti dei piloti dell'aviazione commerciale scenari che prevedano esercitazioni mirate a motivare, in modo attivo, il ricorso ad una corretta e continua *crew integration*.

5.2. Il lavoro aereo.

Nell'ambito di questo comparto l'Agenzia è stata impegnata soprattutto sul fronte elicotteristico.

Alcune inchieste relative a questo settore hanno evidenziato, in particolare, che la normativa di impiego attualmente in vigore (limiti di volo e di servizio) non sembra adeguata alla tipicità dell'attività di volo con ala rotante, per cui appare auspicabile una sua revisione che – in accordo con gli operatori interessati e nella considerazione dei vari tipi di possibile attività – possa definire il problema in modo soddisfacente.

A seguito degli elementi emersi dalle inchieste dell'Agenzia è stato inoltre chiesto all'ENAC di valutare l'opportunità di emanare norme operative di carattere generale per i servizi di lavoro aereo, allo scopo di standardizzare procedure e metodologie di addestramento operativo dei piloti impiegati da imprese elicotteristiche con particolare riguardo all'esperienza minima prevista per operazioni particolari (ad esempio, gancio baricentrico, operazioni con verricello, tesatura cavi, osservazioni aeree in zone impervie, ecc.).

L'elevato numero di incidenti occorsi pone inoltre la necessità di un controllo più capillare sulla organizzazione tecnico-operativa delle suddette imprese elicotteristiche.

6. L'aviazione turistico sportiva.

Il settore dell'aviazione turistico sportiva rimane quello a più elevata criticità nel contesto dell'intero comparto dell'aviazione civile italiana.

Come già documentato nei precedenti Rapporti va rilevato che la maggioranza degli incidenti e inconvenienti comunicati all'Agenzia nel corso del 2002 ha come elemento determinante il fattore umano.

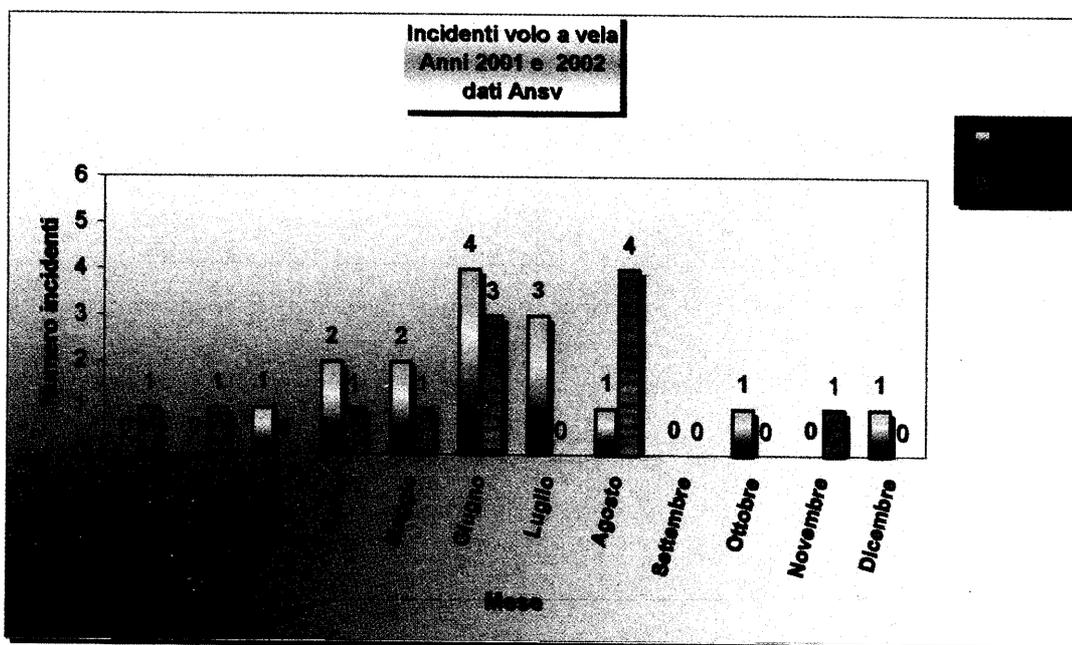
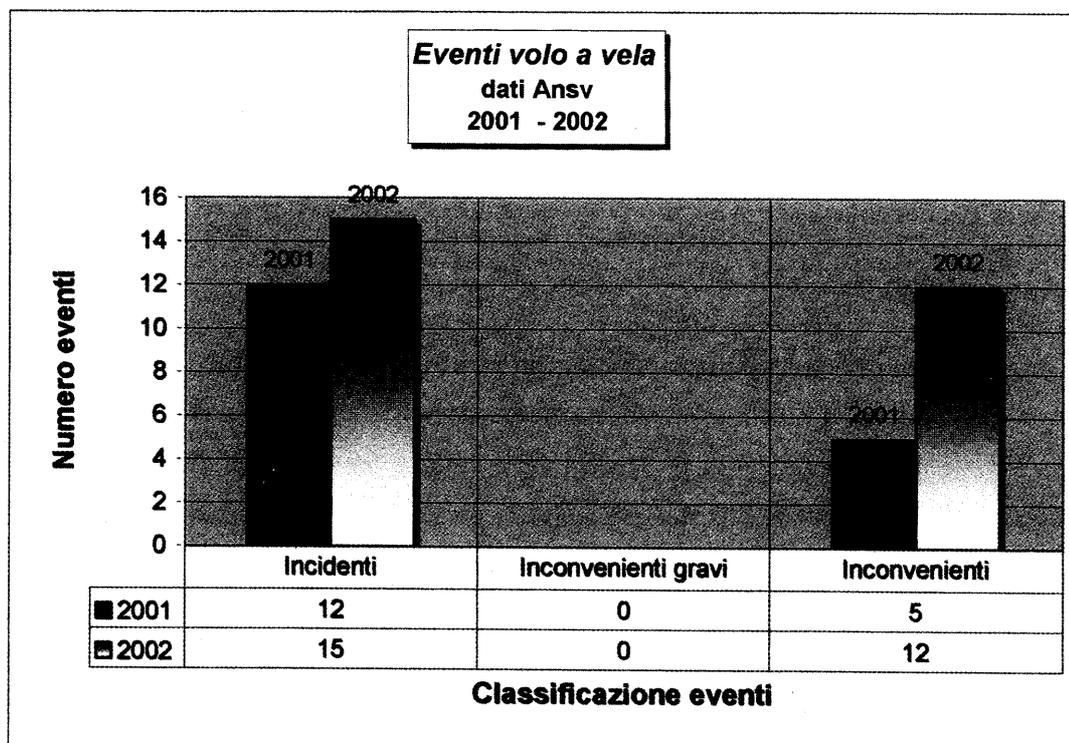
Le carenze riscontrate e confermate dall'analisi degli eventi indagati dall'Agenzia riguardano sia i piloti (che per la loro non sempre adeguata preparazione di base tendono a sottovalutare la pianificazione del volo, l'analisi delle informazioni meteorologiche e l'esecuzione dei necessari e puntuali controlli dell'aeromobile), sia l'organizzazione a terra, dove non è infrequente trovare professionalità insufficienti e strutture non adeguate.

L'Agenzia auspica pertanto un impegno più deciso e capillare da parte dell'ENAC e dell'Aero Club d'Italia, nell'ambito delle rispettive competenze, per un'adeguata informazione degli operatori e per il controllo del settore, allo scopo di valutare le reali condizioni di sicurezza di tutte le articolazioni operative che lo compongono.

Per quanto riguarda i dati riferiti al 2002 è altresì da sottolineare il notevole aumento degli incidenti occorsi ad aliante (da 17 nel 2001 a 27, con 7 vittime, nel 2002), che impone, oltre a serie riflessioni per tutti gli operatori del settore, anche l'attuazione di alcune raccomandazioni di sicurezza dell'Agenzia emanate da tempo in materia di qualificazione, addestramenti periodici e requisiti per ottenere attestati e abilitazione dei piloti di aliante.

Al riguardo pare opportuno sottolineare che sempre più frequentemente gli incidenti registrati nel settore del volo a vela sono riconducibili ad una non adeguata conoscenza da parte dei piloti delle prestazioni delle macchine e degli involucri di volo, nonché alla sottovalutazione delle condizioni ambientali e meteorologiche.

Di seguito viene riportato un compendio statistico sugli eventi comunicati all'Agenzia in materia di incidenti ed inconvenienti gravi occorsi ad aliante con l'evidenza del mese dell'accadimento.



7. Il volo da diporto o sportivo.

Fra i compiti che il d.lgs. n. 66/1999 ha assegnato all’Agenzia c’è anche quello di monitorare gli incidenti occorsi agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, a quei mezzi cioè, individuati dalla legge 25 marzo 1985, n. 106 (deltaplani, ultraleggeri, parapendio, ecc.).

Come già rilevato nei precedenti Rapporti, avere un quadro completo ed esatto della situazione della sicurezza del volo nel settore in questione non è agevole per molteplici ragioni, fra le quali si segnala la mancanza di una specifica previsione di legge che imponga un obbligo generalizzato di denuncia degli incidenti e degli inconvenienti alle autorità aeronautiche competenti.

La difficoltà di una raccolta capillare dei dati è dovuta anche al fatto che tale attività si svolge al di fuori degli aeroporti, in aree o campi di volo difficilmente assoggettabili ad una vigilanza di tipo istituzionale.

Gli unici eventi di cui pertanto è possibile venire a conoscenza sono di solito quelli che abbiano comportato decessi o lesioni gravi.

Al fine di riportare comunque un quadro indicativo della situazione – stante la mancanza di dati ufficiali dell'Aero Club d'Italia - vengono riportati, di seguito, i dati riferiti al 2002 raccolti dalla FIVU (Federazione Italiana Volo Ultraleggero), che sono stati assunti contattando 87 campi di volo (dove peraltro operano 45 scuole di volo presso le quali sono state volate complessivamente 15.390 ore comprensive di passaggi macchina e di ripresa voli) e 3.153 piloti sul totale stimato di 7.000 che, in Italia, praticano attività VDS a motore.

Secondo la predetta Federazione gli incidenti occorsi nel 2002 nel settore – limitatamente al campione analizzato - sono stati 64, di cui 14 mortali. Molti di tali incidenti sono avvenuti a seguito di manovre accentuate o, più in generale, a seguito di un uso non corretto dei mezzi.

Alla luce di quanto sopra si pone pertanto la necessità di rivedere – in stretto coordinamento con gli operatori del settore – la normativa attualmente vigente nonché di individuare, con l'Aero Club d'Italia e con le Federazioni del settore, gli strumenti più adeguati per formare una cultura della sicurezza del volo tra i praticanti di questa disciplina.

8. L'attività di studio e di indagine.

L'attività di studio e di indagine svolta dall'Agenzia è stata rivolta, soprattutto, al problema delle *runway incursion* ed a quello delle ceneri vulcaniche.

Per quanto concerne le *runway incursion*, pare opportuno evidenziare che a seguito dell'indagine conoscitiva sul fenomeno delle occupazioni indebite di pista (dossier istituito dall'Agenzia dopo un inconveniente grave occorso il 13 agosto 2001 sull'aeroporto di Milano Malpensa) ed in attesa delle conclusioni del relativo team di studio istituito presso l'Agenzia, i rappresentanti di quest'ultima, in occasione del meeting internazionale sulla "*Runway Safety*" svoltosi a Bruxelles il 9 e 10 settembre 2002, hanno anticipato la convinzione che anche la fraseologia standard attuale (in particolare la formula dell'*hold short*) favorisca tale tipo di

accadimenti. L'osservazione dell'Agenzia è stata inoltrata all'ufficio del responsabile dell'Air Traffic Management dell'ICAO, il quale ha dato assicurazioni che la fraseologia in questione sarà sottoposta ad esame, essendo stato riconosciuto che si presta a confusione da parte degli operatori. Analoga attenzione verrà assicurata da parte del MAPCOG, l'organismo multiagenzia cui partecipano Eurocontrol, NAV Canada e FAA statunitense.

Per quanto concerne il problema delle ceneri vulcaniche, già da tempo l'Agenzia sta monitorando il fenomeno, che negli ultimi tre anni ha assunto dimensioni preoccupanti a causa, soprattutto, dell'aumentata attività eruttiva dell'Etna, con conseguenti rischi per la navigazione aerea.

L'ENAC, ente regolatore del sistema aeronautico nazionale, sta già predisponendo regole e procedure specifiche.

L'Agenzia, da parte sua, dopo la fase conoscitiva già iniziata, ha costituito un Gruppo di studio formato da esperti interni ed esterni all'Agenzia, al fine di predisporre le proposte più idonee per esercitare una effettiva azione di prevenzione. Già dalle prime riunioni di tale Gruppo di studio sono emersi aspetti di particolare interesse che meritano serie riflessioni.

Ad esempio, è emerso che l'Istituto italiano di geofisica e vulcanologia - fonte primaria d'informazione sulle caratteristiche e sulla localizzazione delle nubi vulcaniche e delle masse gassose - è strutturato esclusivamente come ente di ricerca, operando quindi con tempi e modi non rispondenti alle necessità operative del trasporto aereo. Da qui l'esigenza di dotarlo di stanziamenti idonei per metterlo in grado di far fronte alle esigenze operative che la situazione richiede.

E' intenzione dell'Agenzia portare in tempi brevi all'attenzione delle autorità politiche, degli enti interessati e degli operatori le conclusioni del citato Gruppo di studio, una volta concluso il lavoro in corso.

9. L'attività internazionale.

Con il procedere dell'attività operativa dell'Agenzia si è intensificata anche la presenza e la partecipazione di suoi rappresentanti a riunioni di rilevanza internazionale.

Di particolare importanza la collaborazione realizzata con:

- gli organismi omologhi di Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania e Stati Uniti per il proseguimento dell'inchiesta tecnica relativa all'incidente di Milano Linate dell'8 ottobre 2001 (incidente sul quale il Collegio dell'Agenzia ha deliberato in data 9 luglio 2002 una seconda relazione intermedia d'inchiesta);

- l'Aircraft Accident Investigation Bureau elvetico, con i cui rappresentanti accreditati è stata svolta l'inchiesta sull'incidente del 18 aprile 2002 occorso ad un aeromobile immatricolato in Svizzera che ha impattato contro il Palazzo della Regione Lombardia a Milano (la relativa relazione d'inchiesta è stata deliberata dal Collegio dell'Agenzia il 12 dicembre 2002);
- il DTSB olandese che collabora all'inchiesta dell'Agenzia su un inconveniente grave che ha coinvolto un Fokker 70 in decollo da uno scalo italiano (inchiesta ancora non conclusa);
- l'AAIB inglese, il BFU tedesco, lo State Departement of Aviation Transport ucraino, il BEA francese, i *Safety Board* austriaco, spagnolo ed ungherese per indagini di comune interesse, oltre che con l'Air Accidents Investigation and Aviation Safety Board ellenico, alle cui inchieste relative ad incidenti occorsi ad elicotteri di fabbricazione italiana hanno partecipato o stanno partecipando investigatori dell'Agenzia in qualità di membri accreditati da parte dello Stato italiano.

Si segnala inoltre la partecipazione, in particolare, ai seguenti eventi.

- 9 aprile 2002, Roma, riunione con esperti di Eurocontrol per lo studio e l'avvio di un progetto di "penalty free reporting" nel campo dei servizi ATM;
- 9-10 settembre 2002, Bruxelles, Eurocontrol "Runway Safety Workshop" (nel corso del convegno in questione l'Agenzia ha presentato il dossier valutativo appositamente predisposto sulle *runway incursion* registrate sugli aeroporti italiani e le connesse raccomandazioni di sicurezza sinora indirizzate alle istituzioni competenti; a seguito della presentazione fatta dall'Agenzia, Eurocontrol ha inviato a Roma una commissione di esperti che ha filmato il materiale disponibile per diffonderlo a scopo didattico all'interno della propria organizzazione).
- 17-18 settembre 2002, Parigi, ECAC-Group of Experts on Accident Investigation.
- 15-16 ottobre 2002, Ispra, ECCAIRS Steering Committee Meeting 2002 finalizzato all'implementazione del sistema ECCAIRS quale sistema unico europeo da adottarsi in materia di segnalazione e staticizzazione (banca dati) degli eventi dell'aviazione civile.
- 4-5 dicembre 2002, Nicosia (Cipro), ECAC Workshop on the implementation of aircraft accident and incident investigation (nel corso del convegno, cui hanno partecipato i rappresentanti di 21 nazioni europee, l'Agenzia ha effettuato due distinti interventi, uno sul tema "Cooperation with judicial authorities: advantages and constraints", l'altro sul tema "Organisation of a major investigation", con il supporto della documentazione, in quest'ultimo caso, ricavata dalla relazione intermedia d'inchiesta relativa all'incidente di Milano Linate dell'8 ottobre 2001).

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

Raccomandazioni di sicurezza e messaggi di allerta emessi dall'Agenzia nel 2002.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE D'INCHIESTA

(deliberata dal Collegio nella riunione del 6 febbraio 2002)

**INCIDENTE
OCCORSO ALL'AEROMOBILE
AS 350 B2 "ECUREUIL", MARCHE I-LASG,
Località Rebruant - Vallone Rio Freddo - Vinadio (CN)
9.10.2001**

N. A/1/02

CAPITOLO IV

RACCOMANDAZIONI

4. RACCOMANDAZIONI

4.1. Raccomandazione ANSV- 1/115-1/A/02

Motivazione: il DM 467/T del 25 giugno 1992 (programmi di addestramento per licenze, attestati e abilitazioni aeronautiche) richiama, al punto 1.11, le norme operative per i servizi di trasporto pubblico e di lavoro aereo per poter esercitare le attività consentite dalle licenze e dagli attestati. Al momento solo le prime (trasporto pubblico) sono contenute nella circolare ministeriale n. 41/23100/M3 del 26 ottobre 1984, mentre quelle relative al lavoro aereo non risultano sinora essere state emanate.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: valutare l'opportunità di emanare delle norme operative di carattere generale per i servizi di lavoro aereo allo scopo di standardizzare procedure e metodologie di addestramento operativo dei piloti.