

Errata valutazione dell'orografia	3
Rapporto uomo/macchina sbilanciato	2
Controlli prevolo carenti	2
Sito di volo inadatto	2
Problemi strutturali del mezzo	2
Rapporto macchina/ambiente sbilanciato	1
Problemi strutturali del paracadute di soccorso	1
Problematiche funzionali del mezzo	0
Problematiche funzionali del paracadute di soccorso	0
Problematiche funzionali dell'imbrago	0
Problematiche strutturali dell'imbrago	0
Problemi legati alla strumentazione per traino	0
Altre problematiche	0

- Gli errori di pilotaggio rappresentano la principale causa degli eventi. In tale contesto emergono soprattutto le problematiche ricollegabili ad eccessivi interventi del pilota a seguito di assetti inusuali del parapendio. La risoluzione degli assetti inusuali richiede spesso interventi precisi e tempistiche corrette: se il pilota non è sufficientemente preparato a gestire tali configurazioni, i suoi interventi sproporzionati e fuori tempo possono indurre spesso un peggioramento della situazione e l'innescare di una cascata di assetti inusuali che, sovente, si arresta soltanto nel momento in cui il pilota smette di intervenire sui comandi per azionare il paracadute di emergenza.
- All'accadimento degli eventi contribuiscono spesso anche le erronee valutazioni circa le condizioni meteorologiche e quelle di ordine aerologico (ad esempio, condizioni di sottovento o venturi).
- La causa "capacità del pilota insufficienti" è attribuita a quei casi in cui la preparazione del pilota sia risultata chiaramente inadeguata alla conduzione del mezzo in quelle specifiche circostanze o alla corretta valutazione delle specifiche condizioni meteorologiche/aerologiche.
- Per "atteggiamento propenso al rischio" si intende un atteggiamento che abbia portato ad ignorare i rischi di cui si era a conoscenza: questa condizione è rilevabile più frequentemente nei piloti stranieri che trascorrono periodi di ferie in Italia e che a volte, per

non perdere giornate di volo, si dimostrano disposti ad affrontare condizioni meteorologiche rischiose.

- La “limitata consapevolezza” comprende quei casi in cui il pilota non sia pienamente consapevole delle possibili conseguenze di una propria azione; include i casi in cui l’attenzione del pilota sia particolarmente scarsa (più frequenti nelle fasi di atterraggio al termine di un lungo volo).
- Cedimenti strutturali: se ne sono verificati 2, uno ad un deltaplano ed uno ad un parapendio. Il primo è avvenuto nel corso di una manifestazione acrobatica, senza conseguenze per il pilota. Il secondo ha coinvolto il fascio funicolare di un parapendio e non ha avuto conseguenze per il pilota (questo evento si è verificato nell’ambito di un corso di simulazione inconvenienti di volo); il fascio funicolare era stato sostituito con materiali non originali (mancando un certificato di revisione, non è stato possibile risalire all’età dei materiali).

La seguente tabella individua le fasi di volo nelle quali si è verificato il maggior numero di eventi.

Atterraggio	30
Termica	15
Partenza	10
Corsa di decollo	9
Avvicinamento	8
Manovre inusuali	7
Acrobazia	2
Planata	2
Dinamica	0
Trascinamento	0

La fase di atterraggio e quella di involo (corsa di decollo e partenza) presentano una pericolosità intrinseca dovuta alla vicinanza della superficie.

Per “manovre inusuali” si intende l’esecuzione volontaria di manovre quali spirale positiva, *wingover*, stalli, vite negativa, la simulazione di chiusure simmetriche ed asimmetriche ed ogni altra configurazione inusuale innescata volontariamente dal pilota non riconducibile all’acrobazia. Due casi si sono verificati nell’ambito di corsi simulazione inconvenienti di volo. In un caso, già citato, si è verificato il cedimento strutturale del fascio funicolare. Nell’altro, il pilota ha simulato un

lancio del paracadute di emergenza a partire da una configurazione “statica” (vite negativa): in questo caso gli elevatori del paracadute di emergenza hanno prodotto la lussazione del ginocchio del pilota e la rottura del legamento.

In due casi, la presenza di turbolenza incontrata nel corso di una planata ha innescato una configurazione inusuale.

Per quanto concerne proprio le configurazioni inusuali, quella più frequente è rappresentata dalla chiusura asimmetrica (parapendio): gli incidenti, in tali casi, non sono tanto riconducibili alla chiusura in sé, quanto ad una non corretta gestione della stessa.

Tredici incidenti si sono verificati in presenza di temporali. Questi tredici eventi si sono concentrati in due occasioni ed hanno visto rispettivamente coinvolti quattro piloti olandesi e nove piloti austriaci, che hanno deciso di andare in volo nonostante le condizioni meteorologiche stessero evidentemente degenerando.

Sette piloti sono rimasti coinvolti in collisioni in volo. In due casi si è verificata una collisione tra due parapendio, che hanno visto coinvolti complessivamente quattro piloti (una collisione è avvenuta nel corso di una gara ed ha avuto esiti fatali per uno dei due piloti). In un caso si è verificata una collisione tra un parapendio ed un deltaplano durante le fasi finali dell'avvicinamento al campo di atterraggio. In un caso si è verificata una collisione tra un parapendio ed un aliante in un'area particolarmente affollata da parapendio.

Infine, per quanto concerne l'utilizzo del paracadute di soccorso, in tre casi sui 12 registrati le conseguenze per i piloti sono state gravi (in uno dei tre casi il lancio è avvenuto ad una quota di circa 10 metri dal suolo).

2. L'attività di studio e ricerca

Nel 2007 l'ANSV ha proseguito nell'attività di implementazione delle funzionalità della propria banca dati basata sul software ECCAIRS (acronimo di European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems), che consente l'integrazione e lo scambio, a livello europeo, delle informazioni degli eventi afferenti la sicurezza del volo, provenienti dai *reporting system* nazionali, in accordo con la direttiva comunitaria 2003/42/CE.

L'integrazione, su scala continentale, delle informazioni relative ad incidenti, inconvenienti gravi e semplici inconvenienti permetterà di costituire una banca dati molto ampia, in grado di aumentare l'accuratezza delle analisi volte all'individuazione di *trend* sfavorevoli e di precursori di incidenti, consentendo, di conseguenza, l'adozione tempestiva delle misure di prevenzione più appropriate.

Alla fine del 2006 erano stati avviati contatti con l'ENAC allo scopo di definire le procedure operative per integrare i dati delle rispettive banche, nell'interesse della prevenzione. La definizione delle suddette procedure è stata posposta all'effettivo avvio del *mandatory reporting system* informatizzato gestito dall'ENAC (il cosiddetto e-MOR), avvenuto l'1 gennaio 2008.

Pur con le difficoltà legate alle note gravi carenze di personale, è proseguita, anche nel 2007, l'attività di *safety analysis*, basata sui dati provenienti dall'attività di investigazione di incidenti ed inconvenienti gravi.

Si riporta, di seguito, una breve descrizione della metodologia di classificazione adottata al fine di chiarire il senso dei grafici presentati successivamente.

A tale scopo è stato adottato un metodo di classificazione dei fattori causali che prevede una prima suddivisione di essi, rispondente alla seguente ripartizione: fattore umano, fattore tecnico, fattore ambientale e fattore organizzativo.

Va segnalato che in questo tipo di classificazione il fattore umano è riferito esclusivamente all'equipaggio di condotta per una scelta mirata alla standardizzazione e quindi alla possibilità di confronto dei risultati con quelli formulati da altre organizzazioni.

Ciascuna di queste quattro categorie viene poi ulteriormente suddivisa. Il fattore umano può essere ulteriormente scisso in una delle seguenti cinque tipologie.

Deviazione intenzionale	Deliberato mancato rispetto di regole e procedure.
Competenza/capacità	Esecuzione inadeguata per carenza di conoscenza o capacità.
Comunicazione	Problemi di interpretazione/carenza di comunicazione tra membri dell'equipaggio o tra equipaggio e controllori del traffico aereo.
Deviazione non intenzionale	Esecuzione non ottimale di regole e procedure conosciute.
Fatica/incapacitation	Degrado della prestazione/inabilità totale per cause fisiche o psicologiche.

Il fattore ambientale analizza, oltre che le condizioni meteorologiche esistenti, anche i servizi erogati a terra, quelli di assistenza al volo e gli aiuti alla navigazione aerea.

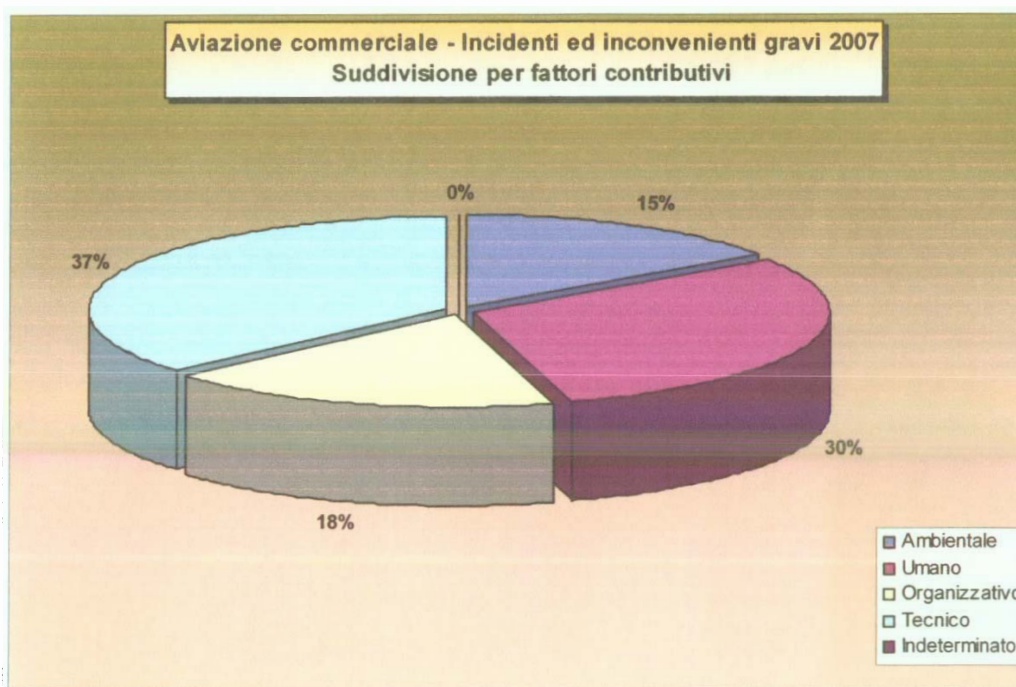
Il fattore organizzativo comprende il Safety Management System (sistema di gestione della sicurezza), la gestione delle attività di manutenzione, la gestione del personale di volo, ivi inclusi l'addestramento ed i processi di selezione.

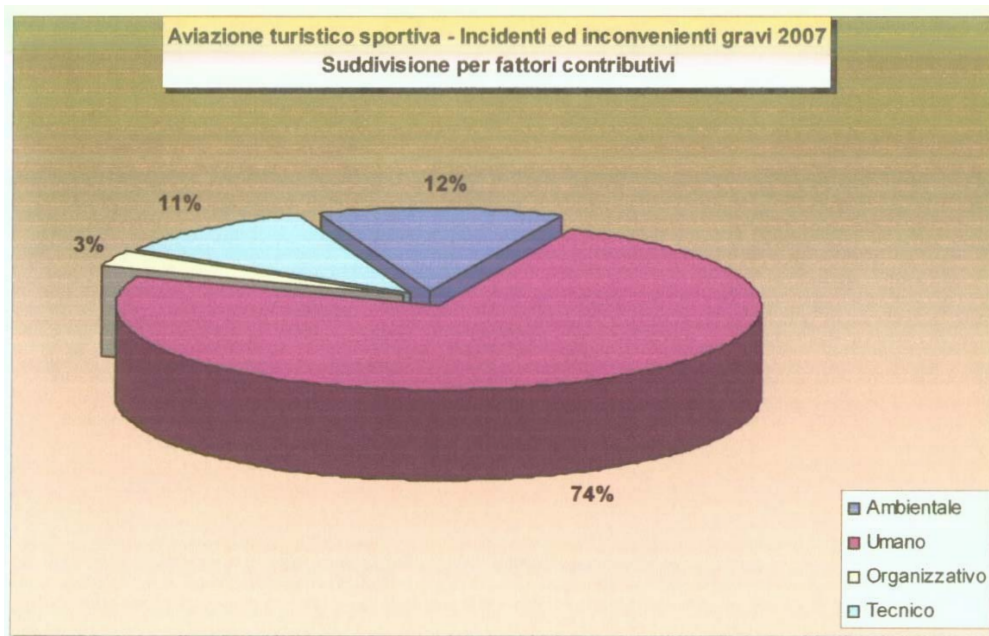
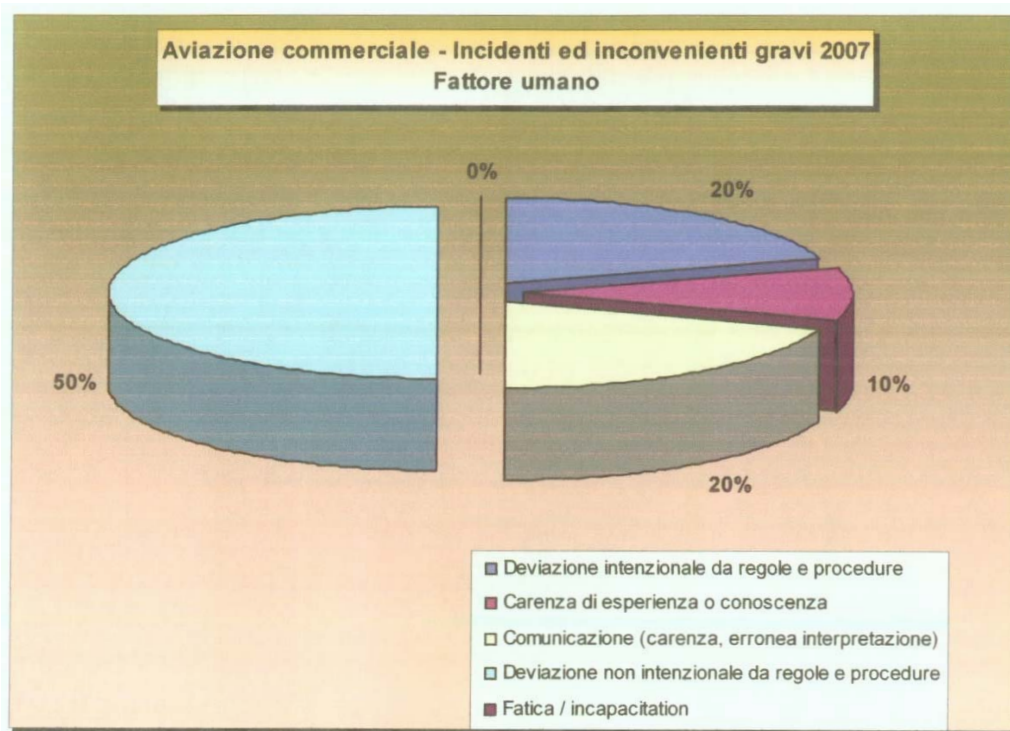
Poiché un incidente aereo non è quasi mai attribuibile ad una singola causa, per uno stesso evento vengono normalmente individuati più fattori contributivi. Un fattore contributivo viene preso in considerazione a livello statistico appena individuato nel corso dell'investigazione. Ciò consente di

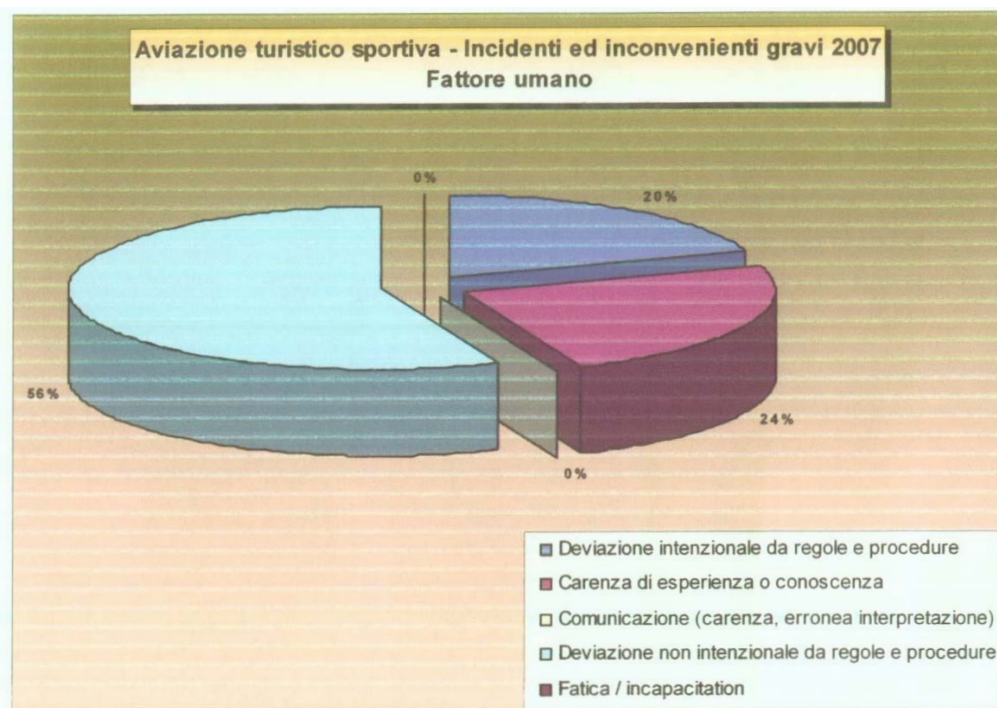
avere informazioni a livello aggregato circa i fattori causali degli incidenti prima dell'ultimazione dell'inchiesta stessa, quindi di individuare tempestivamente eventuali aree di rischio e di suggerire l'eventuale adozione di misure preventive agli organismi competenti.

Si riporta, a titolo di esempio, la suddivisione per fattore causale relativa al comparto dell'aviazione commerciale e a quello dell'aviazione turistico-sportiva.

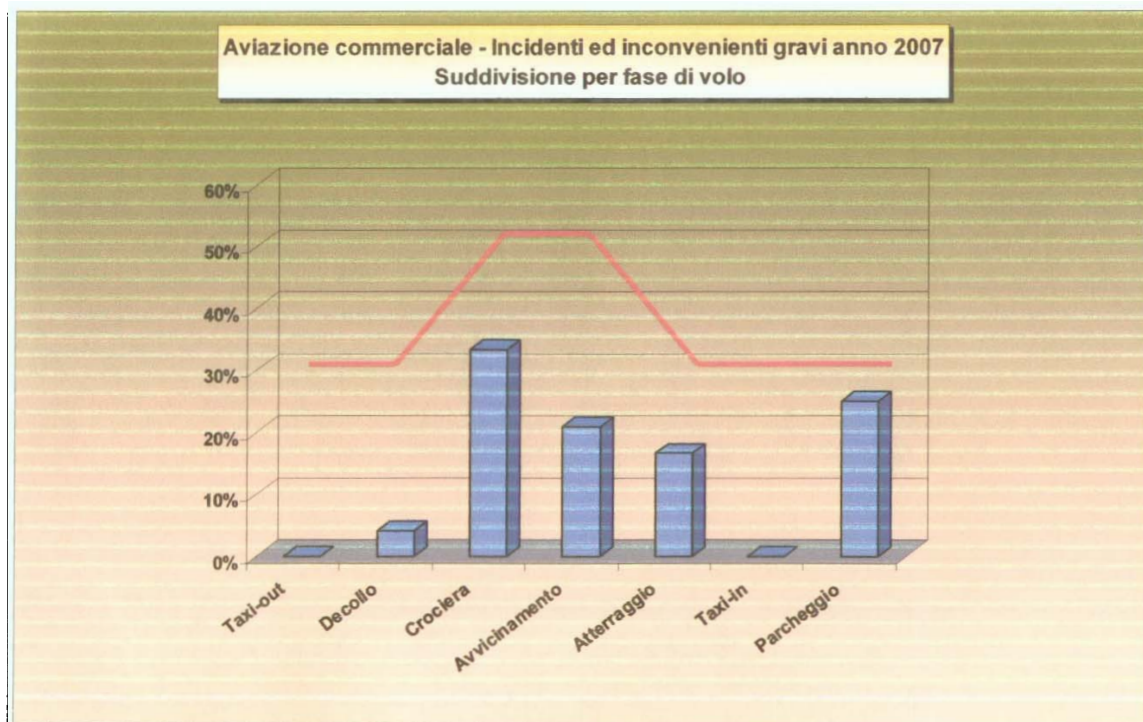
Si sottolinea che la base di dati relativa all'aviazione commerciale è limitata, e quindi l'attribuzione di un singolo fattore causale può comportare variazioni percentuali significative.

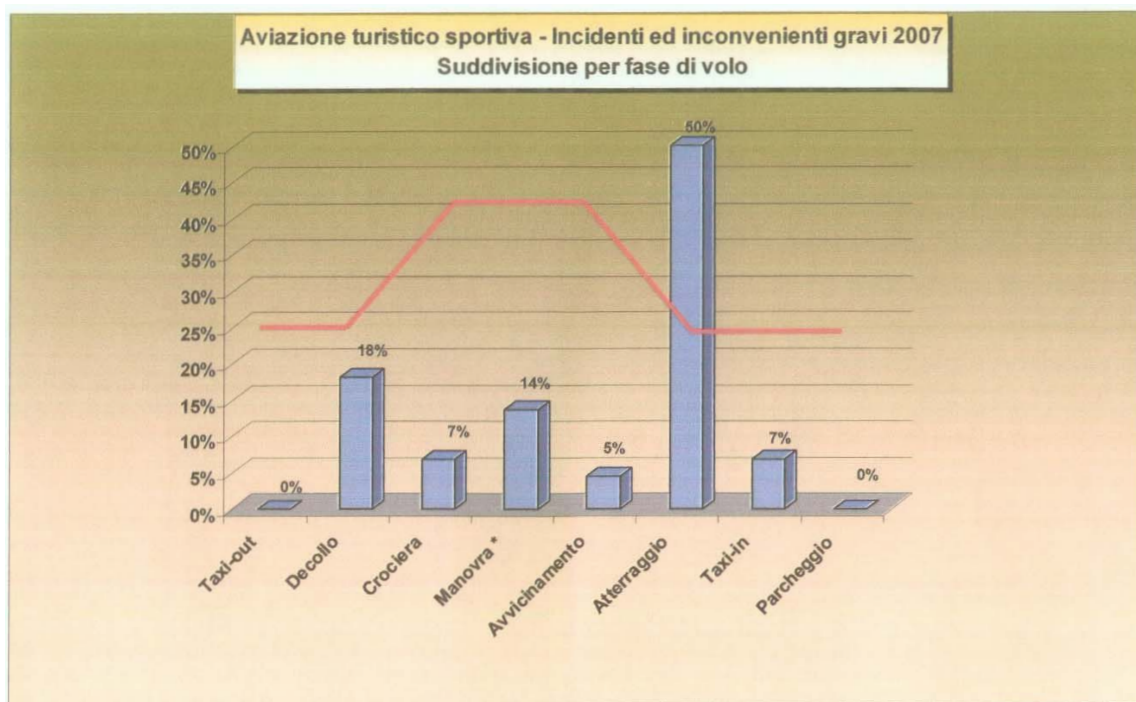






Di seguito, invece, si riporta la suddivisione percentuale di incidenti ed inconvenienti gravi in base alla fase del volo in cui si sono verificati.





*Manovra: operazioni di volo a bassa quota non connesse con decollo e atterraggio o acrobatiche.

3. I laboratori ANSV

Nel corso del 2007, per quanto concerne il laboratorio FDR e CVR (Flight Data Recorder e Cockpit Voice Recorder), è stata acquisita la capacità di decodifica del registratore di dati di volo combinato Multi-Purpose Flight Recorder (MPFR) tipo Penny & Giles P/N D51615, che equipaggia gli elicotteri Agusta Westland AW139 di costruzione nazionale.

Sono inoltre state acquisite le prime attrezzature necessarie a dotare l'ANSV di una capacità di analisi frattografica delle superfici di rottura di componenti aeronautici.

4. Considerazioni finali

Per l'aviazione commerciale mondiale il 2007 è stato l'anno con meno incidenti in valore assoluto (136) dal 1963; in particolare, sono stati registrati 28 incidenti in meno rispetto al 2006. Già lo stesso 2006 era stato un anno comunque soddisfacente, con una diminuzione del numero degli incidenti gravi - sostanzialmente inferiore alla media dell'ultimo decennio - a fronte di un aumento,

seppur contenuto (5%), del traffico aereo. Nel 2007 si è anche registrata una diminuzione del numero delle vittime (965), in particolare il 25% in meno rispetto al 2006.

Dalle analisi effettuate dall'ANSV emerge una situazione a livello di aviazione civile italiana che è in linea, in termini di fattori di criticità, con quella esistente a livello mondiale. Gli incidenti aeronautici (su scala mondiale 0,65 su ogni milione di decolli per l'aviazione commerciale) sono per circa l'80% riconducibili al fattore umano.

Il miglioramento della sicurezza del volo cui si è assistito negli ultimi 40 anni - che si è concretizzato in una significativa riduzione del rateo degli incidenti, a fronte di un rilevante aumento degli aeromobili in servizio - è certamente da mettere in relazione anche all'evoluzione del concetto di qualità e del controllo di qualità stesso. Negli ultimi decenni si è inoltre assistito ad una ulteriore evoluzione dell'approccio alla sicurezza, che ha portato da una *sicurezza reattiva*, per la quale i miglioramenti nascono in risposta ad incidenti, ad una *sicurezza proattiva*, che nasce quando l'intero sistema pone la prevenzione degli incidenti come fondamento stesso dell'organizzazione. Un'organizzazione complessa - come ad esempio una compagnia aerea - è strutturata su numerosi livelli, a partire dalla dirigenza, fino agli operatori di prima linea. Ciascuno di questi livelli, in base alle decisioni ed alle azioni di competenza, condiziona la sicurezza dell'intero sistema.

Le aree di particolare interesse sulle quali l'ANSV sta concentrando la propria attenzione sono quelle relative, principalmente, alla selezione ed alla formazione del personale impiegato in tutte le componenti dell'aviazione civile, dall'assistenza al suolo fino alla manutenzione degli aeromobili ed all'addestramento erogato al personale tecnico-operativo.

Laddove possibile, la metodologia applicata dall'ANSV nell'analisi degli eventi di propria competenza sarà quella della verifica dell'applicabilità dei concetti base di valutazione ed analisi del rischio da parte di tutti gli attori coinvolti nelle operazioni di volo. Inoltre, gli errori commessi dal personale cosiddetto in prima linea, che opera cioè a diretto contatto con la realtà delle operazioni di volo, e che hanno innescato l'evento, non saranno considerati come gli unici fattori di interesse, ma l'analisi si allargherà (come è stato per l'incidente dell'ATR 72 ammarato al largo di Capo Gallo in Sicilia il 6 agosto 2005), agli aspetti organizzativi e culturali (formazione e informazione). Da ogni evento investigato si dovrà trarre un'opportunità di miglioramento da offrire all'intero sistema.

A livello di aviazione civile italiana rimangono - secondo l'ANSV - alcuni comparti suscettibili di adeguamento agli standard presenti in campo internazionale e di miglioramento.

Quanto sopra va riferito, soprattutto, al settore dell'aviazione turistico-sportiva e del lavoro aereo (sia con elicotteri che con velivoli). Tali settori, nel contesto dell'intero comparto dell'aviazione civile italiana, sono a più elevata criticità. In essi si continua, infatti, a registrare una casistica di incidenti/inconvenienti gravi la cui origine appare ripetitiva e denota quindi la mancata adozione di adeguati interventi correttivi. In sostanza, si tratta di settori dove, specie per quello relativo all'aviazione turistico-sportiva, non è adeguatamente diffusa a tutti i livelli una cultura della sicurezza del volo e dove si impone un'azione di controllo più efficace.

Per quanto concerne i servizi di assistenza al volo, tra gli eventi che maggiormente hanno interessato l'ANSV vanno segnalate le cosiddette occupazioni indebite di pista (*runway incursion*) e le sottoseparazioni tra aeromobili in volo (*airprox*). Uno dei fattori contributivi di tali eventi - cui l'ANSV sta dedicando particolare attenzione - è rappresentato dalla confusione generata da nominativi radio per assonanza simili.

Per ciò che riguarda gli aeroporti, la situazione è nettamente migliorata rispetto agli anni passati in termini di conformità ai requisiti minimi (*standard*) previsti dalle normative internazionali in materia. Le iniziative intraprese da parte dell'ENAC in merito alla certificazione degli aeroporti sono da considerarsi soddisfacenti da un punto di vista della sicurezza delle operazioni aeroportuali. Le aree di criticità in tale comparto riguardano principalmente le operazioni di rampa, con particolare riferimento all'addestramento ed alla formazione del personale addetto.

ALLEGATI

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

PAGINA BIANCA



RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA

Motivazione

Ripetutamente alcuni aeromobili civili dell'aviazione turistico sportiva sono atterrati sull'aeroporto di Brescia Ghedi, aperto esclusivamente al traffico aereo militare, scambiandolo erroneamente per il contiguo aeroporto di Brescia Montichiari verso il quale erano diretti. Sui casi in questione l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha aperto altrettante inchieste tecniche per inconveniente grave, sussistendone i presupposti alla luce delle previsioni del d.lgs. n. 66/1999. Dalle inchieste in corso sono emerse alcune evidenze, che fanno ritenere probabile il reiterarsi di atterraggi per errore sull'aeroporto di Brescia Ghedi da parte di aeromobili appartenenti, soprattutto, all'aviazione turistico sportiva. In particolare, le inchieste relative agli eventi in questione hanno evidenziato i seguenti fattori che hanno contribuito all'accadimento degli eventi:

- contiguità dei due aeroporti;
- similarità delle piste dei due aeroporti in lunghezza ed orientamento magnetico;
- avvicinamenti da nord;
- non familiarità dei piloti con gli aeroporti in questione;
- autorizzazioni all'atterraggio con traffico non in vista.

Destinatari

Ente nazionale per l'aviazione civile, ENAV SpA, Aeronautica militare.

Testo

In considerazione di quanto sopra esposto si raccomanda di valutare l'adozione di una specifica procedura per i voli in VFR con destinazione l'aeroporto di Brescia Montichiari. Tale procedura dovrebbe almeno prevedere quanto segue.

1. La formale richiesta ai piloti, da parte dei competenti enti di controllo del traffico aereo (Garda APP e Montichiari TWR), della loro familiarità con l'aeroporto di Brescia Montichiari.
2. L'adeguata sensibilizzazione dei piloti, che non abbiano la suddetta familiarità, sul fatto della contiguità e somiglianza dei due aeroporti.
3. Il divieto, per Montichiari TWR, di autorizzare l'atterraggio di aeromobili che non siano in vista da parte della TWR stessa.
4. L'obbligo, per il traffico in VFR, di effettuare il circuito di traffico aeroportuale, al fine di favorire la positiva individuazione degli aeromobili da parte di Montichiari TWR.

(Raccomandazione ANSV-1/1005-06/1/L/07)



Prot. n. 414/INV/889/6/07
Roma, 22 febbraio 2007

A: Ente nazionale per l'aviazione civile
Viale del Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Alla cortese attenzione del Presidente
On. Prof. Vito Riggio
fax 06 44596201

Alla cortese attenzione del Direttore generale
Com.te Silvano Manera
fax 06 44596301

Oggetto: raccomandazioni di sicurezza n. ANSV-2/889-6/1/I/07 e n. ANSV-3/889-06/2/I/07.

A seguito delle prime risultanze emerse dalle inchieste tecniche, tuttora in corso, sull'inconveniente grave occorso all'aeromobile Sukhoi 29 marche RA 3423K in data 27.10.2006 e su tre precedenti incidenti occorsi, rispettivamente, in data 28.5.2006 all'aeromobile Sukhoi 31 marche RA 3355K, in data 13.8.2006 all'aeromobile Sukhoi 29 marche RA 3353K ed in data 22.9.2006 all'aeromobile Sukhoi 29 marche RA 3352K, si comunica quanto segue:

- tutti i suddetti aeromobili sono identificati con marche di immatricolazione russe contraddistinte dalla presenza della lettera "K" dopo il gruppo alfanumerico di sei caratteri;
- tutti gli aeromobili operano stabilmente su territorio nazionale, in quanto di proprietà di persone fisiche o giuridiche italiane;
- due dei tre incidenti sopra citati sono stati determinati da avarie al motore ed uno di questi si è verificato durante un'esibizione acrobatica nel corso di una manifestazione aerea.

Dall'analisi preliminare della documentazione tecnico/amministrativa reperita nel corso delle relative inchieste tecniche, sembrerebbe emergere la non conformità dei certificati di navigabilità degli aeromobili coinvolti alle previsioni dell'Annesso 8 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, sia in termini di informazioni in essi contenute, sia in relazione alle autorità aeronautiche che li hanno rilasciati.

Infatti, a seguito di specifica richiesta in merito, la Interstate Aviation Committee (Autorità per l'aviazione civile della Federazione russa ed altre nazioni ex URSS), per tramite del Department of the Flight Safety Inspection of the Federal Authority for Transport Oversight, ha comunicato che gli identificativi contraddistinti da una "K" finale sono gestiti dalla Federation of Aviation Amateurs of Russia (FLA Russia), che, sulla base della vigente legislazione federale russa, è delegata alla immatricolazione di particolari tipi di aeromobili civili, anche di derivazione militare, finalizzata esclusivamente ad un loro utilizzo interno.

A fronte di identica problematica, l'autorità per l'aviazione civile inglese (CAA UK) ha emanato, in data 13 maggio 2002, una specifica direttiva (DIR/05/2002/RA), con la quale si disciplina l'utilizzo di detti aeromobili nell'ambito del proprio territorio nazionale. In particolare, la citata direttiva prevede per tali aeromobili l'effettuazione di specifici controlli e verifiche periodiche, da cui

possano derivare le eventuali e particolari autorizzazioni per il regolare utilizzo nell'ambito del proprio territorio nazionale.

A tutt'oggi non si hanno riscontri di analoga normativa nazionale da parte di codesto Ente, per cui è parso opportuno emettere - già in corso di inchiesta - le seguenti raccomandazioni di sicurezza.

RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA ANSV-2/889-06/1/I/07.

Motivazione: sul territorio nazionale operano stabilmente alcuni aeromobili di costruzione russa, con marche di immatricolazione russe contraddistinte dalla presenza della lettera "K" dopo il gruppo alfanumerico di sei caratteri, la cui documentazione tecnico/amministrativa non parrebbe conforme alle previsioni dell'Annesso 8 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di verificare la tipologia della documentazione tecnico/amministrativa posseduta dagli aeromobili in questione, la rispondenza della stessa alle previsioni dell'Annesso 8 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e la effettiva aeronavigabilità degli aeromobili di costruzione russa con marche di immatricolazione russe, contraddistinte dalla lettera "K" finale, operanti sul territorio nazionale.

RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA ANSV-3/889-06/2/I/07.

Motivazione: l'utilizzo sul territorio nazionale di aeromobili di costruzione russa e marche di immatricolazione russe, contraddistinte dalla lettera "K" finale, corredati da documentazione tecnico/amministrativa che non parrebbe conforme alle previsioni dell'Annesso 8 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, consente di eludere gli adempimenti tecnico/amministrativi in termini di verifica dell'aeronavigabilità degli aeromobili stessi.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di valutare la possibilità di emanare specifica normativa che disciplini l'utilizzo in modo continuativo sul territorio nazionale di aeromobili con marche di immatricolazione russe con lettera "K" finale.

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)
originale firmato



RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA RELATIVE ALL'ATTIVITA' DI VOLO A VELA

Motivazione

Le indagini condotte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo sui numerosi incidenti occorsi in Italia ad alianti, alianti motorizzati e motoalianti hanno evidenziato l'esistenza di fattori ricorrenti che contribuiscono all'accadimento degli eventi in questione. Tra tali fattori si segnalano, in particolare, i seguenti:

- *perdita di controllo in volo dell'aliante*, dovuta a stallo in virata (tendenza a stringere le virate per restare all'interno della termica ed in virata base in fase di atterraggio in prossimità del suolo), scarsa conoscenza delle prestazioni aerodinamiche dell'aliante e degli elementi base di meccanica del volo, tendenza a volare troppo vicino ai costoni in condizioni non ottimali;
- *atterraggi fuori campo con danni all'aliante*, dovuti a scarsa pianificazione del volo, scarsa conoscenza dei fenomeni microclimatici locali, non familiarità con la zona di veleggiamento.

Più in generale, dagli incidenti indagati dall'ANSV è emersa una inadeguata valutazione del rischio da parte dei piloti, riscontrata non soltanto in piloti con limitata esperienza di volo, ma anche in quelli con elevata esperienza. In sostanza, in questo settore, non esiste una diffusa cultura della sicurezza del volo, orientata alla prevenzione.

Da qui la necessità di focalizzare l'attenzione sulla formazione dei piloti e soprattutto su quella degli istruttori di volo a vela, nella convinzione che già a livello di scuole di pilotaggio si debbano acquisire, accanto alle tecniche di base, anche le metodiche e la mentalità necessarie per prevenire l'accadimento degli incidenti di volo.

Il ruolo degli istruttori di volo a vela diventa pertanto fondamentale per invertire l'attuale *trend* negativo e svolgere una efficace azione di prevenzione a livello di allievi piloti e di piloti già in possesso di licenza di pilotaggio; gli istruttori devono quindi diventare un elemento di riferimento importante ed autorevole per tutti i piloti che praticano questa attività.

Allo stato attuale, tuttavia, la vigente normativa per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore di volo su aliante e per il relativo rinnovo non pare fornire adeguate garanzie in ordine al possesso, da parte degli interessati, di un elevato livello di professionalità e di standardizzazione, di una adeguata preparazione nello specifico campo della sicurezza del volo e della prevenzione, nonché di caratteristiche psico-attitudinali compatibili con lo svolgimento dell'attività didattica.

Le previsioni normative vigenti (combinato disposto art. 74 DPR 18.11.1988, n. 566 e dm 467-T del 25 giugno 2002, con relativi programmi e schede allegati) si limitano infatti a chiedere, per l'ammissione alla prove di idoneità, il possesso della licenza di pilota di aliante (con non meno di 200 ore di volo all'attivo in qualità di pilota responsabile del volo), della licenza di pilota privato di velivolo, il superamento di un corso riconosciuto dal Ministero dei trasporti, l'effettuazione di un minimo di attività di volo (almeno 12 ore, di cui 4 a doppio comando con un istruttore di volo a vela e 8 in reciproco con un altro candidato istruttore di volo a vela o, nella impossibilità, a doppio comando con un istruttore). Ciò che richiede la normativa vigente, si sostanzia, quindi, nel possesso di determinati requisiti oggettivi e nello svolgimento di un programma teorico-pratico gestito in maniera abbastanza autonoma da parte dell'aspirante istruttore. In sintesi, la normativa vigente non è sufficiente a garantire una adeguata preparazione e formazione degli istruttori di volo su alianti, né contiene strumenti idonei per accertare periodicamente la effettiva sussistenza, in capo agli stessi istruttori, della idoneità a continuare a svolgere l'attività istruzionale.