

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	03/2019	issue date <i>(data di emissione)</i>	30/8/2019	Rev. <i>(stato di revisione)</i>	0
Operation type <i>(tipo di volo)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> commercial air transport <i>(trasporto aereo commerciale)</i>	<input 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"/>
	<input type="checkbox"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> Dirigible <i>(dirigibile)</i>			
1st a/c involved <i>(1° a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	Boeing B737-800	B737-800	EI-DPH		
2nd a/c involved <i>(2° a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	Boeing B737-800	B737-800	EI-EFN		
Occurrence Location: <i>(luogo incidente)</i>	Aeroporto di Treviso Sant'Angelo		Occurrence date: <i>(data dell'evento)</i>	7 May 2019	

Technical Investigation Report * issued by: <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	<input type="checkbox"/>	n.
			<i>(if applicable – se applicabile)</i>
Title: <i>(titolo del Rapporto)</i>	INCONVENIENTE GRAVE occorso agli aeromobili B737-800 marche di identificazione EI-DPH e EI-EFN, aeroporto di Treviso Sant'Angelo, 7 maggio 2019		
Ref. no.: <i>(n. di protocollo)</i>	0002971/2019	Incoming Date: <i>(data del protocollo)</i>	28 June 2019

Event description *(copied from *):*

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

il giorno 7 maggio 2019, alle 10.56' UTC, l'equipaggio del B737 operante il volo RYR706 alla posizione attesa "A" della RWY 25 dichiarava di essere pronto alla partenza, venendo autorizzato al decollo per RWY 25 dalla TWR. Nello stesso momento, il B737 operante il volo RYR1279 si trovava nel tratto finale di avvicinamento per la RWY 07, già in contatto con la TWR da circa 4 minuti e da questa già autorizzato anche all'atterraggio per RWY 07 da poco meno di 3 minuti.

L'equipaggio del RYR706, mentre era ancora fermo alla RHP "A" RWY 25, notava le luci dell'aeromobile in finale per la pista contraria e chiedeva conferma alla TWR circa l'autorizzazione al decollo. La TWR confermava l'autorizzazione. Interveniva allora anche l'equipaggio del B737 operante il volo RYR1279, che dichiarava la propria posizione in corto finale RWY 07.

Il CTA TWR realizzava la situazione ed emendava l'autorizzazione al RYR706, confermando che doveva mantenere la RHP "A". RYR706 era sempre rimasto fermo alla RHP "A" e l'atterraggio di RYR1279 si completava senza ulteriori problematiche, così come il successivo decollo del RYR706, una volta che RYR1279 aveva liberato la pista attraverso la TWY "B".



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

ANSV-7/492-19/1/I/19

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV raccomanda di sensibilizzare l'ENAV SpA:

- sulla possibilità di dotare la sala operativa della TWR di Treviso Sant'Angelo e quelle delle TWR di altri aeroporti similari (in cui sia prevalente l'uso alternato della medesima pista per atterraggi e decolli) di un ripetitore di presentazione radar, da cui il CTA TWR possa trarre le necessarie indicazioni posizionali nello spazio aereo circostante del traffico di competenza attuale e prevista;

e/o

- sulla possibilità di sviluppare, a mezzo IPI, procedure e metodi adeguati per dare concreta evidenza al CTA TWR circa l'unico soggetto autorizzato ad impegnare univocamente la pista 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):*

L'ENAC concorda che le prerogative di gestione del traffico aereo debbano basarsi sul più alto grado di consapevolezza situazionale e su procedure standardizzate per la gestione del traffico.

Pertanto sono state avviate attività di sensibilizzazione verso ENAV tese a valutare l'implementazione di sistemi, presso aeroporti in cui sia prevalente l'uso alternato della medesima pista per atterraggi e decolli, che permettano di incrementare la consapevolezza situazionale del CTA TWR circa la posizione nello spazio aereo del traffico di competenza. In tale ambito sarà valutata anche l'opportunità di prevedere un ripetitore di presentazione radar.

E' stata invece già sviluppata, attraverso la revisione delle IPI (OdS-P 007/2019 'Gestione Baia Strip (strip bay) del 5/7/2019), una revisione delle procedure operative e metodi di lavoro a livello locale, aventi la finalità di 'dare concreta evidenza al CTA TWR circa l'unico soggetto autorizzato ad impegnare univocamente la pista di volo'. ENAC ha inoltre richiesto ad ENAV di standardizzare a livello nazionale la gestione della baia strip all'interno dei manuali operativi.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0 %	25 %	50 %	75 %	100 %
-----	------	------	------	------------------