

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



| | | | | | |
|---|--|--|---|---|----------|
| FACTOR n.: | 04/2019 | issue date <small>(data di emissione)</small> | 30/8/2019 | Rev. <small>(stato di revisione)</small> | 0 |
| Operation type <small>(tipo di volo)</small> | <input checked="" type="checkbox"/> commercial air transport <small>(trasporto aereo commerciale)</small> | <input type="checkbox"/> general aviation <small>(aviazione generale)</small> | <input type="checkbox"/> aerial work <small>(lavoro aereo)</small> | <input type="checkbox"/> HEMS <small>(altro)</small> | |
| a/c category <small>(categoria aeromobile)</small> | <input checked="" type="checkbox"/> Fixed wing <small>(ala fissa)</small> | <input type="checkbox"/> Balloon <small>(mongolfiera)</small> | <input type="checkbox"/> Glider <small>(alante)</small> | | |
| | <input type="checkbox"/> Helicopter <small>(ala rotante)</small> | <input type="checkbox"/> Dirigible <small>(dirigibile)</small> | <input type="checkbox"/> | | |
| 1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small> | <small>manufacturer (costruttore)</small> | <small>type (modello)</small> | <small>Registration Mark (marche)</small> | | |
| | Boeing B737-800 | B737-800 | EI-DPH | | |
| 2nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small> | <small>manufacturer (costruttore)</small> | <small>type (modello)</small> | <small>Registration Mark (marche)</small> | | |
| | Boeing B737-800 | B737-800 | EI-EFN | | |
| Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small> | Aeroporto di Treviso Sant'Angelo | | Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small> | 7 May 2019 | |

| | | | |
|---|---|---|--|
| Technical Investigation Report * issued by: <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small> | <input checked="" type="checkbox"/> ANSV | <input type="checkbox"/> | n. <small>(if applicable – se applicabile)</small> |
| Title: <small>(titolo del Rapporto)</small> | 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.: <small>(n. di protocollo)</small> | 0002971/2019 | Incoming Date: <small>(data del protocollo)</small> | 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-8/492-19/2/1/19

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV raccomanda di effettuare saltuarie verifiche sui singoli impianti operativi ATS allo scopo di certificare l'aderenza e la coerenza, alle norme operative generali approvate, delle pratiche di gestione operativa, come disciplinate dalle IPI, con particolare riguardo agli impianti operativi ATS aeroportuali con caratteristiche fisiche per cui sia prevalente l'uso alternato della medesima pista per decolli e atterraggi.

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 pianifica la propria attività di sorveglianza in accordo alle normative europee in vigore, ponendo particolare attenzione su quegli aspetti che possono rappresentare potenziali settori di criticità. Nel corso di tali audit vengono sistematicamente verificate procedure operative e metodi di lavoro contenuti nei manuali operativi.

Alla luce di quanto raccomandato dall'ANSV la prossima pianificazione dell'attività di audit prevederà quindi specifiche attività di sorveglianza su impianti operativi ATS aeroportuali con caratteristiche fisiche per cui sia prevalente l'uso alternato della medesima pista per decolli e atterraggi.

Completion Status *(cross the applicable %)*

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

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