

FACTOR

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

ENAC FACTOR n.:	15/2012		
Data Pubblicazione FACTOR:	10/12/2012	Rev.:	0
Natura del volo	<input type="checkbox"/> privato	<input checked="" type="checkbox"/> commerciale	<input type="checkbox"/> scuola
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
A/m coinvolto	<i>costruttore</i> Airbus	<i>modello</i> A320-216	<i>marche</i> EI-DTJ
Data Evento:	20/11/2011	Località: Aeroporto di Bologna [LIPE]	

Pag. | 1

Relazione d'Inchiesta* emessa da:	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	n.
	<input type="checkbox"/>	<i>(se previsto)</i>
Titolo Relazione:	Inconveniente grave occorso all'aeromobile Airbus A320 marche EI-DTJ, aeroporto di Bologna Borgo Panigale, 20 novembre 2011. Procedure del MO-ATM § 1.9.2.2.	

Descrizione dell'evento *(tratto da *)*:

Immediatamente dopo la fase di avvicendamento alla posizione TWR dei due CTA (smontante e montante), l'aeromobile A320 marche EI-DTJ, operante il volo AZA1344 da Bologna a Catania Fontanarossa, veniva istruito all'allineamento per RWY 30 ed autorizzato al decollo mentre in pista ancora operavano, autorizzate precedentemente dalla TWR, due autovetture del gestore aeroportuale: una (denominata BCU) per il controllo volatili, l'altra (denominata Safety) per l'ispezione periodica della pista.

Mentre l'autovettura BCU, in prossimità della TWY "A", liberava prontamente la pista su indicazione della TWR, l'autovettura Safety si accorgeva autonomamente delle luci dell'aeromobile in movimento in direzione opposta alla sua e si spostava rapidamente sulla destra, arrestandosi sulla shoulder tra le TWY "E" e "F". Subito dopo l'aeromobile, superata in corsa l'autovettura ferma al bordo pista, completava la sua corsa di decollo con l'involo e riportava in frequenza alla TWR la presenza di un'autovettura ferma sul lato sinistro della pista.



AZIONI DI FOLLOW-UP

Raccomandazione n.: ANSV-5/2150-11/1/I/12

L'ANSV raccomanda che venga quanto prima adottato dall'ENAC, in coordinamento operativo con i fornitori dei servizi del traffico aereo, un piano di adeguamento degli apparati radio ricetrasmittenti in dotazione ai mezzi di superficie dei gestori aeroportuali, affinché i suddetti apparati possano operare sui canali radio VHF utilizzati dalle TWR e dagli AFIS. Dovrebbe essere inoltre sviluppato ed implementato un adeguato piano di formazione per gli operatori degli apparati in questione.

Pag. | 2

→ **Posizione ENAC:**

ENAC sulla scorta delle esperienze acquisite negli enti ATS dove l'interoperabilità è stata sperimentata per le frequenze aeronautiche, ad es. in enti ATS militari (frequenze VHF e UHF), non ritiene applicabile nell'immediato l'adozione di una sola frequenza VHF tra i mezzi di superficie e la Torre.

Condividendo lo scopo della raccomandazione, ENAC ritiene però necessario l'approfondimento tecnico di alcune tematiche peculiari, tra cui a titolo di esempio:

- *Risk assessment* con particolare attenzione ai fenomeni di interferenza (comunicazione sovrapposta e/o tagliata) e congestione delle frequenze, fattori-causa di possibile incomprensione o fraintendimento delle comunicazioni ATC
- la definizione della competenza, e quindi la regolamentazione, degli operatori (ad es.: *ATC rules*, *language proficiency*, fonia secondo parametri ICAO)
- il numero delle frequenze da sottoporre a interoperabilità (TWR, Ground)
- l'elaborazione di procedure ad-hoc, comprese quelle di *contingency*.

A tal uopo, ENAC ha istituito un «Tavolo Tecnico» con i fornitori dei servizi del traffico aereo (ENAV, AM) per approfondire le problematiche di implementazione del documento *European Action Plan for the Prevention of Runway Incursion* emesso da Eurocontrol, così come raccomandato da ANSV.

Status ENAC: /CHIUSO