F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

FACTOR n.:	04/2019	**issue date** *(data di emissione)*	3/06/2024	**Rev.** *(stato di revisione)*	1

Operation type *(tipo di volo)*	☑ commercial air transport *(trasporto aereo commerciale)*	☐ general aviation *(aviazione generale)*	☐ aerial work *(lavoro aereo)*	☐ HEMS *(altro)*
a/c category *(categoria aeromobile)*	☑ Fixed wing *(ala fissa)* ☐ Helicopter *(ala rotante)*	☐ Balloon *(mongolfiera)* ☐ Dirigible *(dirigibile)*	☐ Glider *(aliante)* ☐	

	manufacturer (costruttore)	*type (modello)*	*Registration Mark (marche)*
1st a/c involved *(1° a/m coinvolto)*	Boeing B737-800	B737-800	EI-DPH
2nd a/c involved *(2° a/m coinvolto)*	Boeing B737-800	B737-800	EI-EFN

Occurrence Location: *(luogo incidente)*	Aeroporto di Treviso Sant'Angelo	**Occurrence date:** *(data dell'evento)*	7 May 2019

Technical Investigation Report * issued by: *(Rapporto di Investigazione emesso da)*	☑ ANSV ☐	**n.** ..... *(if applicable – se applicabile)*	
Title: *(titolo del Rapporto)*	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.: *(n. di protocollo)*	0002971/2019	**Incoming Date:** *(data del protocollo)*	**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/I/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)*:

- ☑ agreement *(in accordo)*
- ☐ partial agreement *(parzialmente in accordo)*
- ☐ disagreement *(in disaccordo)*
- ☐ no longer applicable *(non più applicabile)*
- ☐ more information required *(richieste ulteriori informazioni)*
- ☐ not responsible *(non responsabilità di ENAC)*
- ☐ unknown *(non definita)*

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 prevenderà 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.

Aggiornamento (Rev.1): ENAC ha provveduto ad effettuare un AUDIT straordinario su Treviso nel 2019, dal quale non sono emerse criticità patologiche di ordine organizzativo/operativo. Tuttavia, nel corso dell'AUDIT ordinario nel 2021 e negli altri aeroporti d'interesse, è stato verificato che la procedura cd "Gestione baia strip" sia correttamente seguita.

Completion Status (cross the applicable %) *(stato di completamento del follow-up* – segnare con una X la % applicabile*)*	0%	25%	50 %	75 %	100%