

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	12/2012	issue date <i>(data di emissione)</i>	3/06/2024	Rev. <i>(stato di revisione)</i>	1
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"/> Helicopter <i>(ala rotante)</i>	<input type="checkbox"/> Dirigible <i>(dirigibile)</i>	<input type="checkbox"/> RPAS <i>(SAPR)</i>		
a/c involved <i>(a/m coinvolto)</i>	<i>manufacturer (costruttore)</i>	<i>type (modello)</i>	<i>Registration Mark (marche)</i>		
	Airbus	A319	I-BIMI		
	Airbus	A320	I-BIKF		
Occurrence Location: <i>(luogo incidente)</i>	In prossimità del punto VERNA (incrocio UZ904 / UM726)		Occurrence date: <i>(data dell'evento)</i>	09/03/2010	

Technical Investigation Report * issued by: <i>(Rapporto di Investigazione emesso da)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	n.
	<input type="checkbox"/>	<i>(if applicable – se applicabile)</i>
Title: <i>(titolo del Rapporto)</i>	Rapporto d'inchiesta – Inconveniente grave occorso agli aeromobili A319 marche I-BIMI e A320 marche I-BIKF, in prossimità del punto VERNA, 9 marzo 2010	
Ref. no.: <i>(n. di protocollo)</i>	Incoming Date: <i>(data del protocollo)</i>	

Event description *(copied from *)*:

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

Il giorno 9 marzo 2010, l'Airbus A320 marche I-BIKF, operante il volo AZA1629 da LIMC (Malpensa) a LIBD (Bari Palese), aveva stabilito il contatto radio con il settore di Padova ACC denominato SUS (freq. 136,465 MHz) alle 08.28.21, mentre si trovava a FL310, sulla rotta ATS UZ904 in avvicinamento al punto VALEN. Non appena in contatto, il volo AZA1629 aveva richiesto FL350 come livello di crociera. Il CTA EXE, dopo le verifiche di compatibilità, aveva autorizzato il volo AZA1629 a salire a FL350. Il volo AZA1629 si trovava già da alcuni minuti a FL350 a circa 10 miglia nautiche a Nord-Ovest del punto VALEN ed alle 08.38.48, dichiarando di incontrare una lieve turbolenza, aveva richiesto la disponibilità del FL370.

Il CTA EXE aveva richiesto quale sarebbe stato il *Mach Number* (velocità espressa secondo il numero di Mach) a FL370, perché il volo AZA1629 era seguito lungo la stessa rotta da un altro traffico già a FL370, che appariva più veloce. Il pilota del volo AZA1629, a questo punto, formulava la disponibilità a salire anche a FL390 ed il CTA EXE, alle 08.39.08, lo autorizzava a salire a tale livello. Alle 08.40.45 entrava in contatto con il settore SUS anche l'Airbus A319 marche I-BIMI, operante il volo AZA432 da LIRF (Roma Fiumicino) a EDDM (Munche), a FL380 sulla rotta ATS UM726 in direzione di BZO (Bolzano). La rotta ATS UM726 incrocia la rotta ATS UZ904, seguita dal volo AZA1629, sul punto VERNA. Entrambi gli aeromobili interessati erano autorizzati a volare nello spazio aereo RVSM e la prescritta minima separazione applicabile tra loro era quindi di 5 miglia nautiche o 1000 piedi.

Alle 08.41.24 si attivava lo STCA sullo schermo radar ed il CTA EXE interveniva con tre successive azioni correttive:

- 1 - istruiva entrambi gli aeromobili a virare a destra di 20°;
- 2 - istruiva AZA1629, che stava attraversando in salita FL375, a scendere nuovamente a FL370;
- 3 - istruiva AZA432 a salire a FL390 (mentre impartiva tale ultima istruzione, AZA432, autonomamente, a seguito di una RA del TCAS, stava già salendo).

Alle 08.42.22 tra le tracce radar dei due aeromobili interessati veniva registrata la condizione limite di separazione laterale e verticale di 5,18 miglia nautiche su 1100 piedi.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:
ANSV-11/106-10/1/I/11
(Raccomandazione di Sicurezza n.)
Motivazione:

All'accadimento dell'evento ha contribuito la perdita di sinergia momentanea tra il CTA EXE ed il CTA PLN, determinata dalla duplice mansione svolta da quest'ultimo, che, nello stesso momento, svolgeva anche la funzione di OJTI nei confronti di un CTA in addestramento. L'ANSV ritiene fondamentale che sia assicurata la costante sinergia tra il CTA EXE ed il CTA PLN nell'ambito dell'equipaggio standard del settore di controllo; tale sinergia deve prevalere sulle esigenze addestrative.

Destinatari: ENAC ed ENAV SpA.

Testo: L'ANSV raccomanda di predisporre le necessarie fasi di addestramento OJT favorendo la collocazione del CTA in addestramento OJT e del suo istruttore OJTI in maniera supplementare al settore operativo e non complementare.

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):* in considerazione delle cause che hanno contribuito all'evento, cioè la limitata esperienza del CTA EXE aggiunta alla perdita di sinergia momentanea tra CTA EXE e CTA PLN, si concorda con la necessità espressa nella raccomandazione in oggetto di predisporre l'attività di addestramento cercando di mantenere costante la sinergia tra CTA EXE e CTA PLN nell'ambito dell'equipaggio standard del settore di controllo.

In particolare, non essendo possibili modifiche organizzative all'equipaggio standard, in quanto l'istruttore OJT deve essere sempre responsabile della postazione di controllo durante l'attività di addestramento, si ritiene invece possibile ed altrettanto efficace associare al CTA PLN (o EXE) impegnato anche nel ruolo di OJTI un CTA EXE (o PLN) con consolidata esperienza lavorativa in tale funzione.

In questo modo il carico di lavoro del controllore PLN (o EXE) che svolge anche la funzione di OJTI nei confronti di un CTA in addestramento non risulterebbe reso ulteriormente critico dalla presenza del CTA EXE (o PLN) con limitato livello di esperienza, con possibili effetti negativi sul livello di sinergia dell'equipaggio del settore operativo.

Aggiornamento (Rev.1): dal 2012 il processo di addestramento si è evoluto. Il regolamento 340/2015 ha regolamentato l'addestramento e la qualificazione del personale impiegato nell'addestramento. Tutti i documenti di riferimento (UTP-UCS) sono elaborati in aderenza alla regolamentazione in vigore.

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

0%

25%

50%

75%

 100%