

# F.ACT.O.R.

## FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

<b>FACTOR n.:</b>	<b>07/2013</b>	<b>issue date</b> <small>(data di emissione)</small>	<b>30/09/2024</b>	<b>Rev.</b> <small>(stato di revisione)</small>	<b>1</b>
<b>Operation type</b> <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>	
<b>a/c category</b> <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>(alianti)</small>		<input type="checkbox"/> .....
	<input type="checkbox"/> Helicopter <small>(ala rotante)</small>	<input type="checkbox"/> Dirigible <small>(dirigibile)</small>			<input type="checkbox"/> .....
<b>a/c involved</b> <small>(a/m coinvolto)</small>	<b>manufacturer (costruttore)</b>	<b>type (modello)</b>	<b>Registration Mark (marche)</b>		
	ATR	ATR 72-500	YR-ATS		
<b>Occurrence Location:</b> <small>(luogo incidente)</small>	Aeroporto di Fiumicino (LIRF)		<b>Occurrence date:</b> <small>(data dell'evento)</small>	02/02/2013	

<b>Technical Investigation Report issued by:</b> <small>(Rapporto di Investigazione emesso da)</small>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<b>n.</b> .....
		.....		<small>(if applicable – se applicabile)</small>
<b>Title:</b> <small>(titolo del Rapporto)</small>	Incidente occorso all'aeromobile ATR 72-212A (ATR 72-500) marche di identificazione YR-ATS, aeroporto di Roma Fiumicino, 2 febbraio 2013			
<b>Ref. no.:</b> <small>(n. di protocollo)</small>			<b>Incoming Date:</b> <small>(data del protocollo)</small>	

**Event description** (copied from \*):  
(descrizione dell'evento – tratto da \*)

Il giorno 2 febbraio 2013, sull'aeroporto di Roma Fiumicino, alle ore 19.32 UTC (20.32 ora locale), l'aeromobile ATR 72 marche di identificazione YR-ATS, operante il volo AZ1670 proveniente da Pisa, con 46 passeggeri a bordo e 4 membri di equipaggio, dopo l'atterraggio per pista 16L usciva lateralmente di pista, arrestandosi ad una distanza di circa 1780 metri dalla soglia pista, sulla striscia erbosa posizionata sul lato destro della pista stessa, in prossimità del raccordo "DE".

A seguito dell'incidente non si verificavano principi di incendio. I primi mezzi di soccorso arrivavano sul luogo dell'incidente dopo circa 10 minuti dall'attivazione, da parte della Torre di controllo (TWR), del segnale acustico di allarme, quando tutti gli occupanti del velivolo avevano già abbandonato autonomamente il relitto dello stesso.

Il personale di soccorso intervenuto sul luogo dell'incidente prestava la prima assistenza ai suddetti occupanti, provvedendo a trasferire presso strutture mediche esterne all'aeroporto 24 persone, di cui 2 in codice "rosso", 4 in codice "giallo" e 18 in codice "verde".

La visibilità, al momento dell'incidente, era superiore ai 10 chilometri.



## FOLLOW-UP ACTION

### Safety Recommendation no.:

**ANSV-5/132-13/2/A/13**

*(Raccomandazione di Sicurezza n.)*

Il richiamo, da parte della TWR, al riquadro di interesse della GRID-MAP (prevista sia dal Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, sia dal "Manuale rosso" dell'aeroporto di Roma Fiumicino), se fosse stato fatto avrebbe ragionevolmente favorito la tempestiva individuazione, da parte dei VVF, dell'aeromobile incidentato. Conseguentemente, l'ANSV raccomanda, in generale, che le TWR, nelle indicazioni da fornire nell'attivazione delle operazioni di soccorso, diano anche dei riferimenti correlabili alla GRID-MAP dei rispettivi aeroporti.

### 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, in cooperazione con gli Enti di Controllo ATS e con i VV.F, si farà promotore di una rivisitazione dei requisiti generali per il soccorso e la lotta antincendio in sede aeroportuale e per l'utilizzo dei sistemi di ausilio alla individuazione dell'esatta posizione dell'aeromobile incidentato. A seguito di tale analisi saranno introdotte le opportune variazioni al Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e alla Circolare ENAC APT-18A con particolare riguardo all'obbligatorietà di utilizzo dell'utilizzo della Grid Map, da introdurre nei Piani di Emergenza Aeroportuale e nei Manuali di Aeroporto.

**Aggiornamento (Rev.1):** è stata fatta opera di sensibilizzazione con invio di una nota specifica indirizzata a tutte le Società di gestione aeroportuale, ENAV, AM e Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco affinché nel caso di attivazione del Piano di emergenza aeroportuale (PEA) vengano puntualmente utilizzate le grid map inserite nel Manuale dell'aeroporto in accordo a quanto previsto rispettivamente in AMC2 ADR.OPS.B.005 (b) per gli aeroporti certificati secondo il Reg.(UE)139/2014 ed al Cap.9.2 per gli aeroporti certificati secondo il Reg. RCEA.

Con la succitata nota sono state inoltre sollecitate le Società di gestione aeroportuale a pianificare esercitazioni periodiche congiunte con TWR e VVF al fine di garantire la familiarizzazione con la grid map dell'aeroporto.

### Completion Status *(cross the applicable %)*

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

0 %	25 %	50 %	75 %	<del>100 %</del>
-----	------	------	------	------------------