

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	02/2017	issue date <small>(data di emissione)</small>	18/05/2018	Rev. <small>(stato di revisione)</small>	1
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"/> other _____ <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"/> RPAS <small>(SAPR)</small>	
1st a/c involved <small>(1° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> Airbus	<small>type (modello)</small> A321	<small>Registration Mark (marche)</small> VQ-BOI		
2nd a/c involved <small>(2° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> Alenia	<small>type (modello)</small> AMX	<small>Registration Mark (marche)</small> Unknown		
3rd a/c involved <small>(3° a/m coinvolto)</small>	<small>manufacturer (costruttore)</small> Alenia	<small>type (modello)</small> AMX	<small>Registration Mark (marche)</small> Unknown		
Occurrence Location: <small>(luogo incidente)</small>	CTR Treviso		Occurrence date: <small>(data dell'evento)</small>	19/08/2015	

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 aeromobile A321 marche VQ-BOI e coppia di AMX con nominativo radio Guizzo 05		
Ref. no.: <small>(n. di protocollo)</small>	0000587/17	Incoming Date: <small>(data del protocollo)</small>	2 February 2017

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

L'A321 marche VQ-BOI, operante il volo AFL2597 con SID ROSKA6X, solo al momento del decollo per RWY 04 dall'aeroporto di Venezia Tesserà comunicava alla TWR la necessità di dover continuare con prua pista, a causa di consistenti formazioni temporalesche presenti a Sud, nell'area di sviluppo della SID ricevuta e confermata.

A causa di difetti e ritardi nei coordinamenti l'AFL2597, in breve tempo, penetrava il contiguo spazio aereo del CTR di Treviso (ente ATS competente Treviso APP), prefigurando la propria traiettoria in conflitto con altro traffico sconosciuto a Venezia APP (ente ATS competente per il CTR di Venezia), sotto il cui controllo il volo AFL2597 stava operando.

Il citato traffico sconosciuto consisteva in una coppia di velivoli militari AMX in salita per 4000 piedi AMSL e stava operando sotto il controllo di Treviso APP, a cui era però sconosciuto il volo AFL2597 per mancato coordinamento.

Tutti gli aeromobili considerati ricevevano un'autorizzazione alla salita a 4000 piedi AMSL dai rispettivi CTA con cui erano sotto controllo radar e si incrociavano a circa 11 NM ad Est dell'aeroporto di Treviso Sant'Angelo.

Il VQ-BOI transitava sulla scia della coppia di AMX a circa 0,5 NM, in progressiva divaricazione verticale per effetto della salita indotta dalla manovra di TCAS R/A climb, mentre la coppia di AMX Guizzo 05 continuava a mantenere i 4000 piedi; questi ultimi, informati da Treviso APP del traffico che stava per interferire con la loro rotta, lo riportavano infine in vista, a ore 9 e al disopra della propria quota, in progressiva salita.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:
ANSV-1/2212-15/1/I/17
(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV raccomanda ai due fornitori dei servizi ATS (ENAV SpA e Aeronautica militare), coordinandosi con l'ENAC, di individuare, tramite specifici accordi e l'adozione di adeguate funzionali tecnologie, le modalità più opportune per assicurare, nel caso di imprevedibili interferenze reciproche di traffico che vedano interessati Venezia APP e Treviso APP, la gestione tempestiva ed efficace delle separazioni del traffico aereo.

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):*
Originale (Rev.0)

L'ENAC ha indetto un'apposita riunione di coordinamento con Aeronautica Militare ed ENAV per valutare l'evento e per identificare idonee misure di mitigazione del rischio. Le misure concordate sono le seguenti:

- Individuazione di un collegamento interfonico, svincolato dalla pulsantiera delle altre linee, dedicato esclusivamente a coordinamenti prioritari ed urgenti tra i due enti ATS (HOT LINE tra Treviso APP e Venezia APP)
- Registrazione delle relative comunicazioni sugli apparati di Venezia APP
- Opportuna modifica della lettera di accordo tra Treviso e Venezia APP.

L'implementazione delle suddette misure sarà attuata dall'Aeronautica Militare e da ENAV previo adeguato Safety Assessment.

A partire dal secondo semestre 2017, l'ENAC effettuerà verifiche specifiche per monitorare l'attuazione di quanto concordato.

Aggiornamento (Rev.1)

Le azioni previste nella Rev.0 sono state completate. Infatti:

- a febbraio 2017 è stata indetta una riunione a cui hanno partecipato ENAC, Aeronautica Militare ed ENAV nel corso della quale sono state concordate le rispettive azioni di competenza
- ad ottobre 2017, nel corso di un audit effettuato dall'ENAC al CA Venezia di ENAV, è stata verificata l'effettiva attuazione delle azioni concordate.

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

0 %	20%	50 %	75 %	X
-----	-----	------	------	---