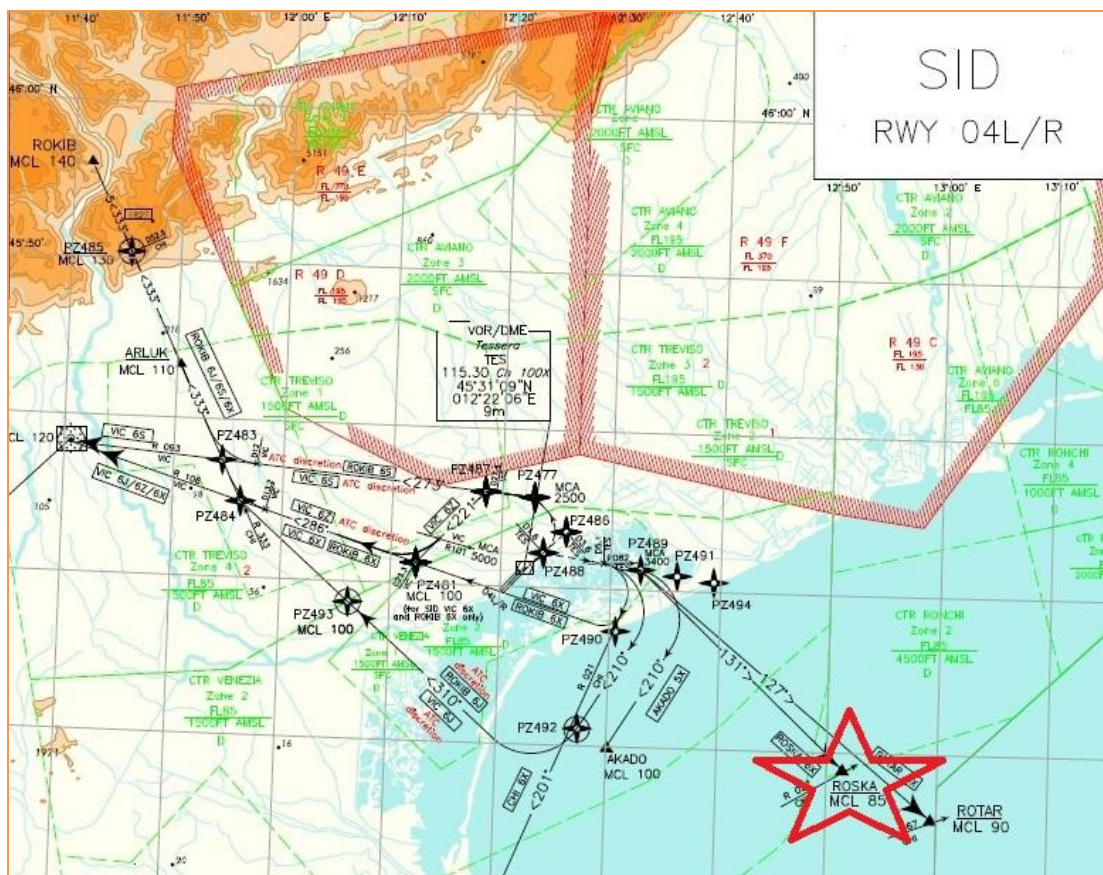


## INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO

Quando gli aerei decollano dalla pista 04 di Venezia Tesserà, debbono prendere rotte immediatamente a sinistra o destra a secondo della SID loro assegnata. La SID è una partenza strumentale standard preassegnata. La situazione è ben evidenziata dalla mappa che alleghiamo la quale si deve intendere come meramente illustrativa.

Per Tesserà il motivo di tale procedura (sinistra/destra) è dovuta al fatto che a nord delle piste, immediatamente contigua all'area di Venezia, vi è il CTR (Zona di controllo di avvicinamento) di Treviso.



In data 19 agosto 2015 un Airbus 321 della Aeroflot (VQ-BOI) era in servizio sul volo AFL 2597 da Venezia a Mosca. Al momento della partenza le condizioni meteo erano caratterizzate da fenomeni di estesa perturbazione con pioggia ed attività temporalesca.

L'equipaggio aveva ricevuto l'autorizzazione di rotta comprendente la salita iniziale a 4000 piedi e la SID "ROSKA6X"; l'Airbus quindi avrebbe dovuto dirigersi sulla destra diretto al punto ROSKA che è stato da noi evidenziato nella mappa da una stella rossa.

Alle 11.02 l'aereo decolla ma appena venti secondi dopo (11.02.20") chiede alla torre di poter continuare diritto seguendo la prua della pista a causa delle proibitive condizioni meteo alla sua destra. La richiesta veniva accettata e l'equipaggio cambiava frequenza contattando Venezia APP. A questo punto trattandosi di una deroga a rotta preassegnata il controllo di Venezia doveva coordinare con Treviso per avvertire che vi era l'Airbus in entrata nello spazio di loro competenza. Nell'area di Treviso in quello stesso momento erano operativi due AMX dell'aeronautica militare. Dal rapporto della Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (1) :

*"L'AFL 2597 in breve tempo penetrava il contiguo spazio aereo del CTR di Treviso 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.*

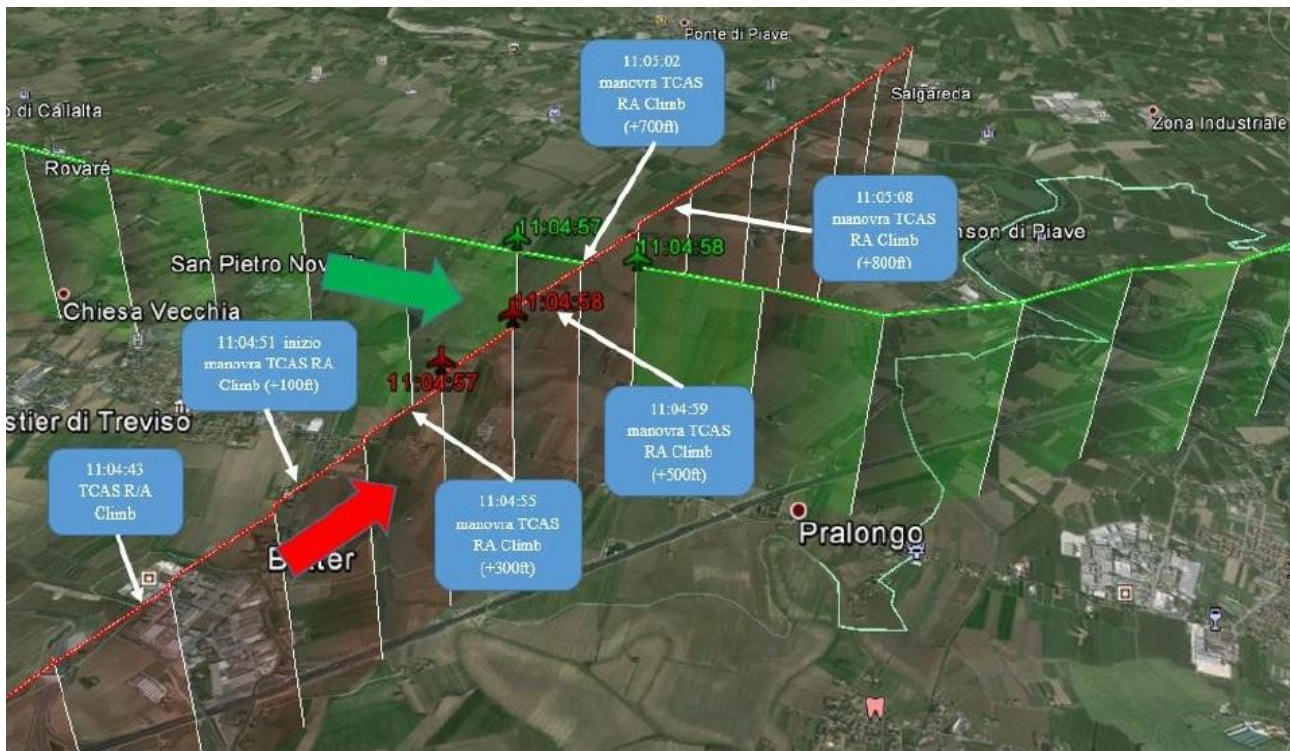
*Il citato traffico sconosciuto consisteva in una coppia di velivoli militari AMX in fase di riattaccata dopo un basso passaggio a Treviso Sant'Angelo per RWY 07, al fine di riposizionarsi in finale GCA RWY 26 dell'aeroporto di Istrana; tale traffico era in salita per 4000 piedi AMSL e stava operando sotto il controllo di Treviso APP, a cui però era sconosciuto il volo AFL2597 per mancato coordinamento. Tutti gli aeromobili considerati ricevevano una autorizzazione alla salita a 4000 piedi AMSL dai rispettivi CTA con cui erano sotto controllo radar e si incrociavano a circa 11NM ad Est dell'aeroporto di Treviso Sant'Angelo." (2)*

Quindi nel CTR di Treviso operavano tre velivoli, due caccia e un Airbus, i quali si trovavano tutti a 4000 piedi. Alle 11.04.05" quindi appena due minuti dopo l'avvenuto decollo il controllore di Venezia APP *in maniera sempre più concitata interveniva sul volo che aveva in frequenza: "2597, traffic information is not in contact with me is at four thousand feet, at your eleven o'clock".....* Alle 11.04.35" il controllo di Venezia aggiunge: *"2597 copied, the traffic is at your eleven o'clock, three thousand nine hundred feet, as your altitude, so o descend or climb".*

A questa comunicazione l'Aeroflot avvertiva di aver ricevuto una TCAS RA (avviso di risoluzione segnalato dall'apparato TCAS di bordo) e provvedeva a salire.

Guizzo 05 intanto avvertiva (11.05.39") di aver avvistato il traffico: *"for information we have visual traffic our left, nine o'clock, climbing"*

Avverte il rapporto che l'evento di incrocio delle traiettorie degli aeromobili coinvolti, nel momento in cui si realizzava la massima vicinanza fra loro sul piano orizzontale consisteva in 0.50 NM.



In questa immagine tratta dalla pagina 15 del Rapporto ANSV si può osservare come si siano intersecate le traiettorie dell'Airbus (rossa) e quella della formazione di Guizzo 05 (verde). Si può anche notare come la manovra di salita sia iniziata alle 11.04.43" e il punto di intersezione è stato attraversato alle 11.05.02" ; in 20 secondi si è evitato un evento che poteva tramutarsi in un grave incidente.

Le cause e le raccomandazioni: (dalle pagine 11 e 12 del Rapporto ANSV)

<p><b>Cause</b></p>	<p>L'inchiesta di sicurezza ha individuato, all'origine dell'evento, una criticità in tema di comunicazioni dirette ed immediate tra Venezia APP (gestito da ENAV SpA) e Treviso APP (gestito dall'Aeronautica militare), che, stante la costruzione degli spazi di rispettiva competenza, non consente, nel caso di imprevedibili interferenze reciproche di traffico, di gestire tempestivamente ed efficacemente le separazioni del traffico aereo.</p> <p>All'evento ha anche contribuito, sia pure in modo marginale, una inerzia nella reazione decisionale da parte di entrambi i team operativi dei due centri di controllo del traffico aereo.</p>
---------------------	---

*Testo:* 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.

Il testo completo del rapporto a cui rimandiamo il lettore che voglia approfondire il *grave inconveniente* è disponibile oltre che sul sito ANSV anche nel nostro sotto la rubrica “Other Investigation Reports”.

(1) Rapporto investigativo della Agenzia Nazionale Sicurezza Volo rilasciato il **2 febbraio 2017**: “Inconveniente Grave occorso agli aeromobili Airbus A321 marche VQ-BOI e coppia di AMX con nominativo radio Guizzo 05, località Treviso CTR, 19 Agosto 2015.

(2) Tratto dalla pagina 4 del Rapporto di cui al punto 1) ; sono state omesse le parti in parentesi.

## ***AAR – Safety Newsletter 7/2017 del 8 Febbraio 2017***

### **Newsletters emesse nel corso del 2017:**

**01/2017:** MESSAGGI “BOGUS” SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)

**02/2017:** QUANDO L’AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)

**03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)

**04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)

**05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO “SCREENSAVER” DELLA TORRE (31 gennaio)

**06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)

**[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)**