

Gli Airprox e l'ATIRF

In occasione dei conflitti di traffico del dicembre 2000 abbiamo ampiamente commentato il Rapporto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, considerando le norme nazionali e internazionali, relativamente alle possibilità di coordinamento tra ATC, AMI e VI Flotta.

Inoltre abbiamo analizzato le incongruenze del General Basic di alcuni operatori riguardo al dovere di segnalazione degli *incident* da sottoseparazione.

Per una rivisitazione del tema questi sono i riferimenti:

Rapporto d'inchiesta tecnica dell'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo su 8 casi di aircraft proximity durante le esercitazioni della US Navy nel Mar Tirreno del dicembre 2000

<http://www.airmanshiponline.com/4luglio/01AGENZIA%20NAZIONALE%20PER%20LA%20SICUREZZA%20DEL%20VOLO.htm>

Analisi del Rapporto d'inchiesta deliberato dal Collegio dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo in merito agli AIRPROX avvenuti nei cieli del basso Tirreno tra il 13 ed il 15 dicembre 2000

A cura del Com.te Renzo Dentesano, Investigatore d'incidenti aeronautici, certificato dal N.T.S.B.-USA

<http://www.airmanshiponline.com/4luglio/02-AIRPROX.htm>

Dopo meno di un anno dalla pubblicazione del Rapporto dell'Agenzia abbiamo potuto constatare che quanto rilevato dai nostri commenti è stato anche l'oggetto di carteggi e riunioni per una soluzione alla mancanza di coordinamento tra enti militari e civili. Inoltre sono stati confermati i riferimenti normativi riguardanti l'obbligo di segnalazione da parte dei comandanti dei voli interessati da Air Traffic Incident, come si può vedere dai documenti che proponiamo all'attenzione del lettore.

Questa è la lettera del Direttore Generale ENAV, Ing.Fabio Marzocca, febbraio 2002.

Oggetto: problematiche legate alle attività addestrative aeree della VI Flotta degli USA

Nel trasmettere in allegato il verbale della riunione tenutasi il 6 novembre u.s. presso lo Stato Maggiore Difesa, si evidenzia che in tale riunione sono state concordate una serie di misure e procedure che consentiranno di meglio armonizzare, sia in fase di pianificazione che di attuazione, l'attività in oggetto con quella del traffico aereo generale.

Per quanto attiene la gestione tattica, nel confermare che in caso di attività a fuoco lo spazio aereo interessato è definito **deve essere interdetto al traffico aereo generale**, per quanto attiene le esercitazioni aeree della VI flotta l'autorità statunitense **invierà un ufficiale di collegamento** presso il Centro di Controllo Regionale interessato, al fine di migliorare il coordinamento dei voli e prevenire potenziali conflitti di traffico.

VERBALE DI RIUNIONE

LUOGO E DATA DELLA RIUNIONE

ROMA, sala riunioni Palazzo Caprara, 6 novembre 2001.

TEMA DELLA RIUNIONE

Esaminare in dettaglio le problematiche legate alle attività addestrative aeree della VI Flotta degli USA.

SINTESI DEGLI ARGOMENTI DISCUSSI

La riunione è stata presieduta dal Capo Sz. Pianificazione delle Forze in ambito nazionale del III Reparto di SMD che, dopo aver rivolto un breve cenno di saluto ed aver precisato lo scopo della riunione, ha proceduto all'esame degli argomenti in agenda. In particolare, sono state discusse le problematiche relative a:

- utilizzo del poligono di Pachino da parte delle Unità aeree della IV Flotta e dei Reparti stanziati presso l'Aeroporto Militare di Sigonella,
- armonizzazione delle normative IT-USA che regolano le operazioni di volo sopra le acque internazionali controllate dagli Enti del C.T.A. (Controllo del Traffico Aereo) italiani;
- miglioramento delle procedure di coordinazione fra ENAV, Aeronautica Militare e IV Flotta in caso di esercitazioni aeree sopra acque internazionali controllate dagli Enti del C.T.A. italiani;
- riduzione dell'impatto sul traffico aereo civile conseguente all'attivazione di "aree addestrative", con particolare riguardo al caso in cui avvengano attività addestrative a fuoco.

CONCLUSIONI

A conclusione della riunione è stato convenuto che:

- le tematiche relative all'utilizzo del poligono di Pachino saranno approfondite nell'ambito delle attività volte alla definizione del nuovo T.A. (Technical Agreement) per la Base Aerea di Sigonella. Si è stabilito, inoltre, che la controparte statunitense presenterà una richiesta delle proprie esigenze addestrative, la più possibile esaustiva, per la valutazione di fattibilità;
- al fine di migliorare ed armonizzare la regolamentazione relativa alle operazioni di volo sopra le acque internazionali, saranno intraprese azioni volte al recepimento, nella normativa nazionale italiana, dei disposti contenuti nel capitolo 7 della pubblicazione statunitense DoD, FLIP, GP (Department of Defence, Flight Information Publication, General Purpose);
- la controparte statunitense invierà, in occasione delle esercitazioni della VI Flotta che prevedono attività aerea in aree interessate anche del traffico aereo civile, un ufficiale di collegamento presso il Centro del Controllo del Traffico Aereo, al fine di migliorare la coordinazione dei voli e prevenire potenziali conflitti di traffico;
- la comunicazione della posizione delle unità portaerei statunitensi, in occasione di esercitazioni, verrà migliorata mediante l'uso di una "griglia geografica di riferimento" che, pur garantendo le esigenze di riservatezza delle formazioni navali, possa fornire più utili indicazioni relativamente allo spazio aereo che sarà utilizzato per l'addestramento;
- verrà avviato uno studio volto a ridurre le richieste di spazio aereo ai fini addestrativi al di fuori delle aree nazionali dedicate, allo scopo di incrementare l'uso di queste ultime e di ridurre l'impatto delle esercitazioni sul traffico aereo civile;
- verrà formalizzata e ulteriormente migliorata la linea di coordinamento ufficiale esistente per le attività addestrative aeree della VI Flotta;
- per le attività addestrative con attività a fuoco, rimangono fondamentali le esigenze di tutela della sicurezza. Verranno, quindi, avviati degli studi per individuare aree che, pur permettendo lo svolgimento delle attività a fuoco, abbiano un impatto sullo svolgimento del traffico aereo civile il più ridotto possibile.

Per quanto riguarda la raccomandazione dell'ANSV indirizzata all'ENAC che recitava: «sensibilizzare gli equipaggi di volo sulla necessità di compilare i modelli ATIRF (Air Traffic Incident Report Form) così come previsto dalle disposizioni vigenti» essa è stata attuata dal Direttore del Servizio operazioni Volo (ENAC) con l'invio alle Circoscrizioni Territoriali della stessa raccomandazione e del seguente chiarimento:

Oggetto: Impiego dei modelli ATIRF (Air Traffic Incident Report Form)

Facendo seguito alla nota prot. N. 140209/SOV del 13 Luglio 2001 con la quale è stata diramata la raccomandazione di sicurezza di ANSV circa l'impiego dei modelli ATIRF per effettuare i rapporti sugli eventi di pericolo, trasmetto copia dei medesimi con preghiera di volerli diffondere a tutti gli Operatori che ricadono nel territorio di giurisdizione e di renderli disponibili presso tutti i luoghi frequentati dai piloti.

L'uso dei suddetti modelli è previsto dalle JAR-OPS 1.420 in accordo con il Doc. 4444 ICAO (Rules of the Air and Air Traffic Services): trattasi pertanto di disposizioni, peraltro riportate in AIP Italia - Parte RAC 1- 53 e seguenti -, cui è **fatto obbligo** di attenersi per la notifica degli "Air

traffic incidents".

Tutti gli Operatori con la presente sono invitati ad adeguare quanto riportato nel Manuale delle Operazioni alle disposizioni di cui sopra.

Nel commento dell'edizione del 4 luglio di airmanshiponline a cui vi rimandiamo e dove compaiono gli stessi riferimenti alla JAR-OPS 1.420 e al DOC 4444, fu considerato che la confusione sulle modalità del report avevano origine nella stesura del General Basic della compagnia Alitalia e nell'equivoco, confermato nel Quality Manual, di ritenere le JAROPS-1 integralmente sostitutive della norma ICAO. Ovviamente questi aspetti avrebbero dovuto essere messi in luce dal processo di certificazione [AOC] attuato da ENAC, ma era ed è in grado, il personale dell'ente, di cogliere tali aspetti?

[Altri commenti al rapporto d'inchiesta tecnica dell'ANSV sugli aircraft proximity del dicembre 2000](#)

(di AC Pezzopane con la collaborazione di R. Frediani)

<http://www.airmanshiponline.com/4luglio/03-Airprox.htm>