

Al Responsabile CA Venezia

M. Longo

E p.c.

Al Responsabile Operations North

A.M. Gigli

Oggetto: OdS-P 018/19

Egregio Direttore,

l'Ordine di Servizio in oggetto relativo alla separazione tra arrivi e partenze stabilisce che *"un aeromobile in partenza per pista 04R, normalmente, potrà essere autorizzato all'allineamento e decollo fino a quando l'aeromobile in arrivo non abbia passato le 8 NM in finale dal TDZ"* ed inoltre, fissa un paletto (4NM) riferito alla distanza dal TDZ dell'aeromobile in arrivo entro il quale un aeromobile autorizzato all'allineamento e decollo immediato deve aver iniziato la corsa di decollo.

Premesso che con i recenti lavori di riconfigurazione dell'area di manovra i punti attesa della pista 04R/22L sono stati allontanati dalla pista stessa e che è ormai appurato per esperienza quotidiana che i tempi per liberare la pista dopo l'atterraggio sono aumentati, così come quelli per entrare in pista e decollare; la scrivente ritiene che:

- Lo spaziamento fra successivi arrivi (8NM) in presenza di partenze, così come riportato nelle IPI (2.2.4.4.1 *"Separazione tra successivi arrivi"*), non sia sufficiente sia per le ragioni sopra riportate sopra sia perché questo appare in contrasto con l'OdS in oggetto visto che secondo lo stesso per inserire una partenza fra due arrivi ad 8NM si dovrebbe richiedere un decollo immediato (situazione nella quale secondo il MOATS 5.8.3.6 *"l'aeromobile rullerà in pista e decollerà in un singolo movimento continuo"*), cosa che è evidentemente ed oggettivamente impossibile dovendo attendere che l'aeromobile precedentemente atterrato abbia liberato la pista.

- Il paletto delle 4NM non sembra rispondere a quello che dovrebbe essere il suo scopo, ovvero fornire al CTA un riferimento certo e sicuro prima di trovarsi in situazioni potenzialmente critiche. Infatti nell'unico momento in cui si può effettivamente realizzare che tale termine non viene rispettato ci si trova già a dover applicare immediate azioni di recovery. Va inoltre ricordato che il limite stesso è condizionato da una serie di variabili che sono completamente fuori dalle possibilità

di valutazione del CTA, il quale non si trova né in cabina né tantomeno nella testa dei piloti per sapere in anticipo quali saranno tempi e modi di reazione alle istruzioni emesse.

Tenuto conto dello scenario reale e delle criticità sopra descritte, si chiede che:

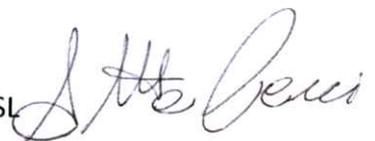
- Venga urgentemente preso in considerazione l'aumento dello spaziamento minimo richiesto fra gli arrivi in presenza di partenze.
- Se si ritiene necessario dover fissare un limite invalicabile per autorizzare un decollo immediato, questo faccia riferimento ad una situazione osservabile ed immediatamente valutabile prima dell'emissione dell'autorizzazione stessa evitando considerazioni basate sulla "ragionevole certezza" che sono soggette a variabili non in capo all'operato dei CTA.
- Vengano sollecitate le compagnie affinché sensibilizzino gli equipaggi al rispetto di quanto riportato in AIP alla parte "Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario"
- L'OdS-P in oggetto venga aggiornato anche per quanto riguarda le operazioni per pista 22L in ragione dell'apertura del nuovo raccordo "J".

Certi della Vostra considerazione inviamo cordiali saluti.

Venezia 15/10/19

Le RRSSAA CA Venezia

FIT/CISL



UGL



UNICA

