

INFO TECH n. 10/2016

Dipartimento Tecnico – 12 dicembre 2016

(english text at the bottom)

Cari Associati,

di seguito le ultime notizie più rilevanti dell'attività del Dipartimento Tecnico ANPAC.

Incontro tecnico e accordo ANPAC-ANACNA

Il giorno 2 dicembre si è svolto a FCO l'incontro tra Dipartimento Tecnico ANPAC e rappresentanti di ANACNA.

Ricordiamo che ANACNA - Associazione Nazionale degli Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea è un'associazione professionale, senza fini di lucro, di assistenti e controllori del traffico aereo, sia civili che militari, è nata nel 1959, non è un sindacato. In Italia e nel mondo è un interlocutore qualificato per ogni questione inerente il controllo del traffico aereo.

In agenda sono stati trattati i seguenti argomenti:

- **Tempi di taxi per 34L in configurazione 34R/34L.** Sono state esaminate le ragioni, individuando la criticità nel sistema A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) che in automatico inserisce le sequenze per i rullaggi, tempi decisamente superiori ai tempi di rullaggio nelle altre configurazioni di pista a FCO. I TSAT sono una funzione A-CDM nella quale ENAV ha poca discrezionalità operativa. La funzione di controllo radar di partenza-avvicinamento di CIA non influisce sulle sequenze e sui tempi di rullaggio.
- **L'autorizzazione al liberare la pista 16R e hold short taxiway A.** Ci sono dubbi sulla possibilità, soprattutto per aeromobili LR di poter liberare la pista, via AG e AH, superando completamente il marking di cat. 1 e non interessare la via di rullaggio A.
- **Vettoramenti radar in configurazione piste 34L/34R .** A nostro giudizio poco efficienti e con un consumo di carburante eccessivo.
- **ETA e Fix limit LAT.** Chiarimento richiesto sull'uso in avvicinamento da sud. Esigenza da parte nostra di un ETA il più preciso e di chiarezza delle intenzioni ATC sono essenziali per la nostra pianificazione della discesa e avvicinamento. L'uso immotivato del Fix limit è controproducente se non necessario e determina confusione.
- **Procedura Land After.** Chiarito che si tratta di procedura in atto solo per FCO e regolamentata in AIP ITALIA.

-
- **Parallel approach.** Le piste di Fco sono finalmente certificate per gli avvicinamenti paralleli.
 - **Point Merge System.** Illustrato lo sviluppo futuro dell'avvicinamento con il point merge system che razionalizzerà i percorsi per l'atterraggio con gate di quota e velocità.

Progetto Free Route.

Dal giorno 8 dicembre è partito il Free Route sopra FL335. E' un progetto rivoluzionario per il trasporto aereo nazionale ed europeo perché le compagnie aeree potranno pianificare, senza vincoli, la rotta più breve risparmiando carburante, emissioni nocive e ovviamente costi, mantenendo inalterati i livelli di sicurezza.

Il Free Route sarà disponibile non solo per il traffico aereo di sorvolo, che quindi non atterra o decolla su un aeroporto italiano, ma per qualsiasi volo che intende percorrere una porzione della sua rotta al di sopra del FL335.

Enav, grazie al Free Route, garantirà a più di 3.500 voli al giorno, percorsi più brevi in media di circa 10 NM per ogni volo, con un risparmio di 1 minuto e 20" circa, che si traduce in un minor consumo di carburante variabile, per arrivare a circa 300 kg per un Airbus 380. Ancora maggiore sarà il beneficio ambientale, grazie ai 3 kg di minore emissione di CO2 nell'atmosfera per ogni Kg in meno di carburante consumato da ogni aereo.

In sostanza il sistema prevede la possibilità di volare tra Fix a Fix direttamente e senza seguire un'aerovia, alcuni Fix sono i gate entry per le TMA interessate. Le aerovie non avranno più ragione di esistere sopra il livello 330. Il loro nominativo sotto questo livello non avrà più il code Letter U (UM126 sarà M126).

Il Dipartimento Tecnico ANPAC ed ANACNA tenuto conto dei positivi risultati degli incontri tecnici e del clima collaborativo tra le Associazioni hanno deciso di istituire un protocollo d'intesa che alleghiamo alla presente info Tech.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: dt@Anpac.it

[English Version](#)

Dear Members,

below the latest relevant news of the Technical Department ANPAC.

Technical meeting and ANPAC-ANACNA agreement.

On December 2 took place in FCO the meeting of Technical Department ANPAC and representatives of ANACNA. ANACNA-National Association of Assistants and Controllers of Air Navigation is a Professional Association, both civilian and military, was born in 1959, is not a union. In Italy and in the world is a qualified stakeholder for any questions relating to the Air Traffic Control.

On the agenda the following topics were covered:

- **Taxi time for rwy 34L in a/p configuration 34R / 34L.** Critical issues have been identified in the A-CDM system (Airport Collaborative Decision Making), which automatically inserts the sequences for the taxiing, calculating

times longer than in the other taxi configurations in FCO. The TSAT A-CDM is a function in which ENAV has little operational discretion. The departure-approach radar control of CIA does not affect sequences and taxi times.

- **Authorization to vacate the runway 16R and hold short taxiway A.** There are doubts about the possibility, especially for LR aircraft in vacating the rwy (Cat1 marking), via AG and AH without affecting the taxiway A.
- **Radar vectors in 34L / 34R configuration.** In our judgment inefficient with excessive fuel consumption.
- **ETA and LAT Fix limit.** We requested clarification when approaching from the south. Need from us for a most accurate ETA and in knowing the ATC strategies are essential for our descent and approach planning. The unjustified use of Fix limit is counterproductive if not necessary, and could determine confusion.
- **Procedure After Land.** This procedure is in place only in FCO and regulated by AIP ITALY.
- **Parallel Approach.** Parallel approach are now are certified in FCO.
- **Point Merge System.** Outlined the future development of the approach to the merge point system that will simplify the approach for landing with altitude and speed gate.

Free Route project.

On December 8 started Free Route above FL335. It a revolutionary project for national and European air navigation because the airlines will be able to plan, without constrains, the shortest route and save fuel, emissions and of course costs, maintaining the same levels of safety. The Free Route will be available not only for overflying traffic, so that it lands or takeoff on an Italian airport, but for any flight that intends to take a portion of its route above FL335.

ENAV, with Free Route, is able to ensure to more than 3,500 flights per day, shortest routes on average of about 10 nm for each flight, with a saving of about 1 minute and 20", which results in a lower fuel consumption (nearly 300 kg for an Airbus 380). Greater will be the environmental benefit, 3 kg of lower CO2 emissions in the atmosphere for each kg less fuel consumed by each plane.

The system provides the possibility to fly between Fix to Fix directly and without following an AWY, some Fix are the entry gate to the TMA. The airways will no longer have reason to exist above the level 330. Their names below this level will no longer have the code letter U (UM126 will be M126).

ANPAC Technical Department and ANACNA taking in account of the positive results of technical meetings and cooperative atmosphere between the Associations have agreed to establish a Memorandum of Understanding that we attach to this info Tech.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

For any comments or feedback is welcome by emailing us at: dt@Anpac.it

INCONTRO ANPAC ANACNA

Il 2 dicembre appena scorso, ANPAC e ANACNA si sono incontrate, presso l'aeroporto di Roma Fiumicino. L'incontro, organizzato dalla locale sezione ANACNA, è voluto essere prodromo ad una più ampia collaborazione, che riesca a far pienamente collaborare le figure principali del comparto aeronautico: piloti e controllori del traffico aereo. In ragione della realtà operativa di Fiumicino, ha preso parte ai lavori la delegazione associativa di Roma ACC.

Durante l'incontro, le Associazioni hanno positivamente riscontrato una forte sinergia di intenti, così da ritrovarsi, pur nelle fisiologiche differenze produttive, nel comune interesse risolutore di quelle che sono importanti e quotidiane tematiche operative.

Gli argomenti affrontati hanno riguardato tanto le singole realtà che l'evidente continuità operativa tra le due. Si ha avuto modo di affrontare la gestione della movimentazione sull'area di manovra, la distribuzione dei carichi in ragione della pista utilizzata, le modalità utilizzate per portare a sequenza partenze ed arrivi, le criticità dovute a quote e distanze durante i vettoramenti.

Le Associazioni convengono nel dare seguito alla riunione, attraverso una serie di incontri, per approfondire le tematiche dell'area romana, e per iniziare un simile e proficuo cammino relativo alle altre realtà del panorama italiano.

