

INFO TECH n. 27/2019

Dipartimento Tecnico – 11 Dicembre 2019

(english text at the bottom)

1° INCONTRO TECNICO ANACNA-ANPAC

Gentili Colleghi,

Lunedì 9 Dicembre, presso la sede ANPAC si è svolto il primo incontro tecnico con ANACNA (Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) per approfondire temi ATS dello spazio aereo e aeroporti italiani.

Ricordiamo che da qualche anno il Dipartimento Tecnico ANPAC ha stipulato con ANACNA un accordo di reciproca collaborazione e ci sono già state proficue occasioni d'incontro professionale anche presso le strutture ATC di Roma e Milano, seminari presso Enac, commissione Peer Support ecc.

La delegazione ANACNA era composta dal suo presidente Oliviero Barsanti e da Giuseppe Careri della commissione tecnica, mentre per ANPAC dopo il cordiale benvenuto da parte del presidente Antonio Divietri, partecipavano ai lavori il Cpt Marcello Bernabucci Direttore del Dipartimento Tecnico, il Cpt Luca Diani Rsa AZ, il Cpt Roberto Taras coordinatore Age (Aerodrome & ground environment) e il Cpt Ferdinando Capitani AAP (Accident analysis and prevention).

I temi trattati nell'incontro sono stati i seguenti:

- CPDLC in Italia
- Departure Clearance via Data Link (assente in Italia)
- D-Atis (assente in Italia)
- Efficienza dei percorsi di avvicinamento versus impatto ambientale e costi carburante

Riguardo al primo punto ANPAC ha segnalato che ci sono evidenti problemi di logon su alcuni aa/mm e che l'uso fatto in Italia di questa importante tecnologia è piuttosto sporadica. ANACNA cercherà di sensibilizzare i propri iscritti ad una maggiore attenzione e saranno chiarite nei prossimi mesi le cause tecniche che attualmente non permettono di connettersi con alcuni aa/mm.

Riguardo alla possibilità di ricevere la **Departure Clearance via data link e il D-Atis**, ANPAC ha segnalato che sembrerebbe illogico che in Italia non sia ancora implementata tale tecnologia che avrebbe riflessi sull'efficienza delle operazioni volo a terra ed in volo e anche nella safety.

Oggi per ricevere un Atis con il canale VHF (es. FCO) uno dei due piloti deve "distrarsi" quasi 2 minuti nell'ascolto del bollettino ed in tale tempo l'a/m percorre oltre 10 NM.

Ancora più importante il tema della Departure Clearance che con il sistema via data link si eliminerebbe molta della congestione dei canali VHF sugli aeroporti internazionali e si ridurrebbe a zero il rischio di una clearance errata.

Chiaramente l'efficientamento delle operazioni di volo e il carico di lavoro, sia del pilota che del Controllore ne gioverebbero.

Su questi due punti si spera in una rapida implementazione da parte Enav.

Si concludeva l'incontro con ultimo e importante punto, che nasce dall'istituzione negli ultimi anni, dei cosiddetti "tromboni" in diversi aeroporti italiani.

ANPAC portava all'attenzione che con l'aumento dei percorsi di avvicinamento ci sarebbero ricadute sui costi operativi e sui tempi di volo esclusivamente a carico degli operatori.

Ad esempio su FCO l'aumento medio è quantificabile in circa 40 NM che per gli Operatori di riferimento (AZ, Ezy, FR ecc) significa un aumento del solo costo carburante di diverse decine di milioni di euro/anno.

Da non trascurare anche l'impatto ambientale in termini di CO2 prodotto, aumento del rumore sui percorsi ecc.

Su questo specifico tema ANACNA ha con chiarezza fatto presente che difficilmente ci sarà un'inversione di tendenza poiché le dinamiche di gestione del traffico di avvicinamento, che aumenta ogni anno, portano in tale direzione.

La possibilità e la volontà da parte del Controllore ATS di accorciare il percorso è comunque sempre presente e fattibile quanto il traffico lo consente.

Nel dialogo sono comunque emersi temi di mutua collaborazione che possono portare a migliorare la gestione dei traffici in particolare si raccomanda:

- Il rispetto della corretta fraseologia ATC
- Il rispetto dei constraints di quota e velocità sui vari punti delle arrival routes che agevolano il controllore nella gestione del traffico.

Per il prossimo anno sarà istituito un calendario di incontri ANACNA-ANPAC su base quadrimestrale, pertanto raccomandiamo a tutti i colleghi di segnalarci eventuali anomalie e argomenti ATS di discussione che prontamente affronteremo in futuro.

Grazie per la vostra attenzione

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

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

[English Version](#)

1st ANACNA-ANPAC TECHNICAL MEETING

Dear Members,

On Monday 9 December, the first technical meeting was held at the ANPAC headquarters with ANACNA (Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) to explore ATS issues in Italian airspace and airports.

We remind that for some years ANPAC has entered into a mutual cooperation agreement with ANACNA and there have already been profitable opportunities for professional meetings also at the ATC facilities in Rome and Milan, seminars with ENAC, the Peer Support commission, etc.

The ANACNA delegation was composed of its president Oliviero Barsanti and Giuseppe Careri of the technical commission, while for the ANPAC after the cordial welcome by the president Antonio Divietri, participated in the work the Cpt Marcello Bernabucci Director of the Technical Department, the Cpt Luca Diani Rsa AZ, the Cpt Roberto Taras Age coordinator (Aerodrome & ground environment) and the Cpt Ferdinando Capitani AAP (Accident analysis and prevention).

The topics covered in the meeting were the following:

- CPDLC in Italy
- Departure Clearance via Data Link (absent in Italy)
- D-Atis (absent in Italy)
- Efficiency of approach paths versus environmental impact and fuel costs

With regard to the first point, ANPAC reported that there are obvious problems with logon on some aircrafts and that the use made in Italy of this important technology is rather sporadic. ANACNA will seek to raise awareness among its members of greater attention and the technical causes that currently do not allow it to connect with a few aircrafts be clarified in the coming months.

Concerning the possibility of receiving the Departure Clearance via data link and the D-Atis, ANPAC indicated that it would seem illogical that in Italy this technology has not yet been implemented which would reflect on the efficiency of flight operations on the ground and in flight and also in flight safety .

At moment to receive an Atis with the VHF channel (eg FCO) one of the two pilots must "distract" almost 2 minutes in listening to the bulletin and in that time the aircraft covers over 10 NM.

Even more important is the issue of Departure Clearance that with the data link system, much of the congestion of VHF channels on international airports would be eliminated and the risk of an incorrect clearance would be reduced to zero.

Clearly the efficiency of flight operations and the workload, both of the pilot and of the Controller, would benefit them.

On these two points we hope for a rapid implementation by ENAV.

The meeting ended with the last and important point, which arises from the establishment in recent years of the so-called "tromboni" in various Italian airports.

ANPAC brought to the attention that with the increase of approach routes there would be repercussions on operating costs and flight times exclusively for the operators.

For example on FCO the average increase is quantifiable as around 40 NM which for the operators of reference (AZ, Ezy, FR etc.) means an increase in the fuel cost alone of several tens of millions of euros / year.

The environmental impact in terms of CO2 produced, the increase in noise on the routes etc. should not be overlooked either.

On this specific topic, ANACNA clearly pointed out that there will be hardly a reversal of the trend since the dynamics of approach traffic management, which increases every year, lead in this direction.

The possibility and inclination on the part of the ATS Controller to shorten the route is however always present and feasible as traffic permits.

In the dialogue, however, issues of mutual collaboration emerged that can lead to improved traffic management, in particular we recommend:

- Respect for the correct ATC phraseology
- Respect for altitudes and speed constraints on the various points of arrival routes that facilitate the controller in traffic management.

For the next year a calendar of ANACNA-ANPAC meetings will be established on a four-monthly basis, therefore we recommend all colleagues to report any anomalies and ATS topics of discussion that we will readily address in the future.

Thanks for your attention

ANPAC - Dipartimento Tecnico

Any comments or feedback is welcome by emailing us at: dt@anpac.it