

INFO TECH n. 06/2020

Dipartimento Tecnico – 11 febbraio 2020

(English text at the bottom)

Gentili Colleghi,

alleghiamo alla presente Info Tech, il comunicato congiunto dell'ultimo incontro con ANACNA presso l'aeroporto di Napoli, Continua proficuamente il rapporto di di grande collaborazione tra ANACNA ed ANPAC su tutti gli aspetti della safety e delle tematiche ATM

INCONTRO ANACNA ANPAC

Il 30 gennaio si è tenuto presso l'aeroporto di Napoli Capodichino un incontro tra i Controllori del Traffico Aereo della sezione ANACNA di Napoli, i Piloti dell'ANPAC e varie delegazioni dei rappresentanti delle maggiori compagnie di base a Napoli Capodichino (EasyJet, RyanAir, WizzAir e SLAM).

L'obiettivo era mettere a conoscenza il personale navigante di base a Napoli circa le problematiche tecnico/operative che causano i maggiori disagi sia ai CTA che al personale navigante stesso e di facilitare lo scambio di esperienze tecnico-professionali tra le due linee operative.

La gestione delle richieste della pista opposta è stato il tema che ha avuto maggior attenzione e a cui è stato dedicato maggior tempo.

Tenendo in considerazione layout aeroportuale, normativa, criticità dello spazio aereo e limiti dei mezzi tecnologici, si è voluto analizzare l'effettiva possibilità di adempiere al volume di richieste di decollo per pista opposta anche in prospettiva futura.

In previsione dell'aumento del traffico previsto per il periodo estivo e di un'ipotizzabile richiesta di decolli obbligati per pista 06 (preventivabile per il 20% 30% dei voli), constatata l'evidente incompatibilità tra i limiti che impone l'attuale quadro normativo e il volume di traffico in questione, è emersa la necessità di un'attenta analisi da parte degli enti preposti per rimodulare la ricettività aeroportuale; al fine di evitare la saturazione dello spazio aereo e dei parcheggi, e dunque il disagio per i passeggeri che ne consegue, il dato più significativo è che per permettere una sola partenza pista 06 con in uso la 24 è necessario uno spaziamento di circa 12 minuti tra un atterraggio e l'altro.

In questa direzione si è proseguito informando i piloti delle separazioni applicabili a Napoli e delle tecniche operative usate.

E' seguito un acceso ma costruttivo dibattito tramite il quale le rispettive aree di competenza hanno avuto modo di compenetrarsi.

E' stata dedicata attenzione anche alla particolarità del RHP 24, dove purtroppo la confusione tra il pattern A e B causa ancora problemi nella gestione dei rullaggi. Si è convenuto che la cancellazione del RHP G (proposta circa 6 mesi fa dall'ANACNA al LRST) potrebbe essere la soluzione ai fraintendimenti che si generano.

Questo incontro è stato l'occasione per allacciare un proficuo dialogo tra le due categorie e di ribadire il concetto di condivisione dello stesso sistema ed ambiente lavorativo.

E' stata opinione comune che gli incontri tra il personale CTA che parla in frequenza e il personale Navigante che pilota gli aerei possono sicuramente portare ad un miglioramento delle performances di entrambi i comparti, con innegabili benefici per tutto il sistema aeroportuale. A tal fine sono in programma nuovi incontri che, probabilmente, diventeranno veri e propri appuntamenti stabili e cadenzati.

Infine, visti i risultati dell'incontro professionale, si auspica quanto prima il coinvolgimento dell'ANACNA ai tavoli tecnici aeroportuali per poter fornire il miglior contributo possibile al miglioramento del Sistema nella sua complessità.

ANPAC - Dipartimento Tecnico

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

[English Version](#)

Dear Members,

we attach to this Info Tech, the joint press release of the last meeting with ANACNA at the Naples airport, the relationship of great collaboration between ANACNA and ANPAC on all aspects of safety and ATM issues continues profitably

MEETING ANACNA ANPAC

On 30 January, a meeting was held at the Naples Capodichino airport between the Air Traffic Controllers of the ANACNA section of Naples, the ANPAC Pilots and various delegations of the representatives of the major companies based in Naples Capodichino (EasyJet, RyanAir, WizzAir and SLAM).

The aim was to make the Flight personnel based in Naples aware of the technical / operational problems that cause the greatest inconvenience to both the CTA and the Flight Personnel themselves and to facilitate the exchange of technical-professional experiences between the two operating lines.

The management of requests about rwy change was the topic that received the most attention and to which more time was dedicated.

Taking into consideration airport layout, legislation, criticality of the airspace and limits of technological means, we wanted to analyse the actual possibility of fulfilling the volume of take-off requests for the opposite runway also in the future perspective. In anticipation of the increase in traffic expected for the summer period and of a hypothetical request for obligatory take-offs for runway 06 (estimated for 20% 30% of flights), seen the evident incompatibility between the limits imposed by the current framework and the related volume of traffic involved, the need of a careful analysis by the responsible bodies to reorganize the accommodation of the airport has arisen; in order to avoid the saturation of the airspace and of the parking lots, and therefore the inconvenience for the passengers that follows, the most significant data is that to allow a single departure of runway 06 with 24 in use, a space of about 12 minutes is needed between one landing and another.

We continued in this direction by informing the pilots of the separations applicable in Naples and of the operating techniques used.

A intense but constructive debate followed through which the respective areas of expertise have had the opportunity to share opinions.

Attention was also paid to the particularity of the RHP 24, where unfortunately the confusion between pattern A and B still causes problems in taxiing management. It was agreed that the cancellation of the RHP G (proposed about 6 months ago by ANACNA to the LRST) could be the solution to the misunderstandings that arise. This meeting was an opportunity to establish a fruitful dialogue between the two categories and to reiterate the concept of sharing the same system and working environment.

It has been a common opinion that the meetings between CTA staff who speak on frequency and the staff who flies the planes can certainly lead to an improvement in the performances of both sectors, with undeniable benefits for the entire airport system. To this end, new meetings are scheduled which, will be probably more frequent and programmed.

Finally, given the results of the professional meeting, the involvement of ANACNA at the airport technical tables is expected as soon as possible in order to provide the best possible contribution to the improvement of the System in its complexity.

ANPAC - Dipartimento Tecnico

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