

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)

Via A. Benigni, 53 - 00156 Roma - Italia
tel. +39 0682078219-0682078200, fax +39 068273672

RAPPORTO D'INCHIESTA

(deliberato dal Collegio nella riunione del 19 giugno 2002)

**INCONVENIENTE GRAVE OCCORSO ALL'AEROMOBILE
DC-9-82 MD-82, MARCHE I-DAWE
Località Aeroporto di Roma Fiumicino, 24 novembre 2001**

N. I/4/02

INDICE

| | |
|--|-----|
| INDICE | I |
| OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA | III |
| PREMESSA | IV |
| CAPITOLO I – INFORMAZIONI SUI FATTI | 1 |
| 1. GENERALITÀ | 1 |
| 1.1. STORIA DEL VOLO | 1 |
| 1.2. LESIONI RIPORTATE DALLE PERSONE | 3 |
| 1.3. DANNI RIPORTATI DALL'AEROMOBILE | 3 |
| 1.4. ALTRI DANNI | 3 |
| 1.5. INFORMAZIONI RELATIVE AL PERSONALE | 3 |
| 1.5.1. Equipaggio di condotta | 3 |
| 1.5.2. Esperienza di volo | 3 |
| 1.5.3. Equipaggio di cabina | 4 |
| 1.5.4. Passeggeri | 4 |
| 1.6. INFORMAZIONI SULL'AEROMOBILE | 4 |
| 1.6.1. Dati tecnico-amministrativi aeromobile | 4 |
| 1.7. INFORMAZIONI METEOROLOGICHE | 4 |
| 1.8. ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE | 5 |
| 1.9. COMUNICAZIONI | 5 |
| 1.10. INFORMAZIONI SULL'AEROPORTO | 5 |
| 1.11. REGISTRATORI DI VOLO | 5 |
| 1.12. ESAME DEL RELITTO | 5 |
| 1.13. INFORMAZIONI DI NATURA MEDICA E PATOLOGICA | 5 |
| 1.14. INCENDIO | 6 |
| 1.15. ASPETTI RELATIVI ALLA SOPRAVVIVENZA | 6 |
| 1.16. PROVE E RICERCHE EFFETTUATE | 6 |
| 1.17. INFORMAZIONI ORGANIZZATIVE E GESTIONALI | 6 |
| 1.18. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI | 6 |
| 1.19. TECNICHE DI INDAGINE UTILI O EFFICACI | 6 |
| CAPITOLO II - ANALISI | 7 |
| 2. ANALISI | 7 |
| 2.1. GENERALITÀ | 7 |
| 2.2. FATTORE UMANO | 7 |

| | |
|--|----|
| 2.3. FATTORE TECNICO | 9 |
| 2.4. FATTORE AMBIENTALE | 9 |
| CAPITOLO III - CONCLUSIONI | 10 |
| 3. CONCLUSIONI..... | 10 |
| 3.1. EVIDENZE..... | 10 |
| 3.2. CAUSE..... | 10 |
| 3.3. FATTORI CAUSALI..... | 10 |
| CAPITOLO IV – RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA | 11 |
| 4. RACCOMANDAZIONI..... | 11 |
| 4.1 Raccomandazione ANSV-16/121-1/I/02 | 11 |
| ELENCO ALLEGATI..... | 13 |

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA

L'inchiesta tecnica relativa all'evento in questione, così come disposto dall'art. 827 del codice della navigazione, è stata condotta in conformità con quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo conduce le inchieste tecniche di sua competenza con **“il solo obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti, escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità”** (art. 3, comma 1, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, per ciascuna inchiesta relativa ad un incidente, redige una relazione, mentre, per ciascuna inchiesta relativa ad un inconveniente, redige un rapporto. Le relazioni ed i rapporti possono contenere raccomandazioni di sicurezza, finalizzate alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti (art. 12, commi 1 e 2, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

Nelle relazioni è salvaguardato il diritto alla riservatezza delle persone coinvolte nell'evento e di quelle che hanno fornito informazioni nel corso dell'indagine; nei rapporti è altresì salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento (art. 12, comma 3, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

“Le relazioni e i rapporti d'inchiesta e le raccomandazioni di sicurezza non riguardano in alcun caso la determinazione di colpe e responsabilità” (art. 12, comma 4, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

PREMESSA

Il giorno 24 novembre 2001, alle ore 13.08 UTC, l'aeromobile MD-82, marche I-DAWE, è atterrato sulla pista 16L (chiusa al traffico) dell'aeroporto di Roma Fiumicino, mentre era stato autorizzato ad atterrare sulla pista 16C.

L'evento in questione veniva configurato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo come inconveniente grave.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, ai sensi del decreto legislativo 66/1999, ha condotto l'inchiesta tecnica in conformità all'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

CAPITOLO I

INFORMAZIONI SUI FATTI

1. GENERALITÀ

Il giorno 24 novembre 2001, alle ore 13.08 UTC, l'aeromobile MD-82, marche I-DAWE, è atterrato sulla pista 16L (chiusa al traffico) dell'aeroporto di Roma Fiumicino, mentre era stato autorizzato ad atterrare sulla pista 16C.

1.1. STORIA DEL VOLO

L'aeromobile in questione, nominativo radio AZA 507, stava effettuando un volo di linea regolare da Tirana a Roma.

Durante il volo, stabilizzato in crociera, poco prima di iniziare la discesa, il comandante, sulla base delle risultanze meteo disponibili, aveva effettuato il briefing (esposizione di un breve riassunto delle manovre) per l'avvicinamento, stabilendo i ruoli di PF (*Pilot Flying*) e di PNF (*Pilot Not Flying*). Il comandante, come PF, avrebbe eseguito manualmente l'avvicinamento ed il copilota, come PNF, avrebbe effettuato un continuo controllo incrociato sulle operazioni.

La parte intermedia dell'avvicinamento verso l'aeroporto di Roma Fiumicino prevedeva il sorvolo dei radiofari di Teano (TEA) e di Ciampino (CIA), seguito da un vettoramento (posizionamento eseguito sotto controllo radar) per il segmento di volo finale.

Il pilota ai comandi, attraversando la quota di 5000 piedi in discesa per 3000 piedi e dopo aver sorvolato CIA, veniva istruito a contattare il controllore di Avvicinamento sulla frequenza 131.25 MHz.

In quel momento l'I-DAWE era circa nove miglia a nord dell'aeroporto di Roma Fiumicino, con una prua di 310°, quasi opposta a quella di atterraggio.

Il pilota dell'I-DAWE chiedeva di virare verso sud, probabilmente per accorciare lo spazio da percorrere, venendo istruito dal controllore di avvicinamento a seguire inizialmente una prua di 290° ed a continuare la discesa fino a 2500 piedi.

Con una ulteriore comunicazione, il controllore istruiva il pilota a continuare la virata fino ad una nuova prua di 260°, dicendogli successivamente di scendere ad una quota di 2000 piedi e di continuare la virata fino a raggiungere una prua di 200°.

Mantenendo la prua di 200°, il pilota dell'I-DAWE riceveva l'autorizzazione ad intersecare e seguire il sentiero di avvicinamento ILS (sistema strumentale di atterraggio) per la pista 16C.

Il pilota rispondeva al controllore ripetendo correttamente l'autorizzazione, confermandone così la corretta ricezione.

Il comandante, che come già anticipato stava volando con le mansioni di pilota ai comandi (PF), dopo aver avvistato l'aeroporto e dopo aver avvisato il copilota (PNF) delle sue future intenzioni, disinseriva l'autopilota e continuava a pilotare manualmente verso l'aeroporto stesso.

A circa sette miglia dall'inizio della pista, il controllore di Avvicinamento istruiva il pilota a contattare la Torre di controllo sulla frequenza 119.3 MHz, per ottenere l'autorizzazione all'atterraggio.

Il copilota (PNF) contattava la Torre sulla frequenza 119.3, riceveva l'autorizzazione all'atterraggio sulla pista 16C e rispondeva confermando la corretta ricezione dell'autorizzazione.

Dopo aver completato la manovra di atterraggio, entrambi i piloti si accorgevano di essere atterrati sulla pista 16L anziché sulla 16C.

L'operatore della Torre di controllo, osservando lo schermo del radar di terra ASMI (Airport Surface Movement Indicator, apparato radar analogico, installato nel 1976, che visualizza sul display la traccia dell'aereo solo dopo che ha toccato il suolo e solo sulla pista 16L), si accorgeva che l'aeromobile era atterrato sulla pista 16L (chiusa da NOTAM per lavori in corso) anziché sulla pista 16C, come autorizzato.

Lo stesso controllore comunicava ai piloti dell'I-DAWE che l'aeromobile era atterrato erroneamente sulla pista 16L, invitando gli stessi a fermare il velivolo nella posizione raggiunta.

In seguito, veniva inviato sul posto un veicolo "follow me" (auto usata per indicare agli aeromobili il percorso da seguire a terra), che accompagnava l'I-DAWE sino al primo raccordo utile per liberare la pista.

1.2. LESIONI RIPORTATE DALLE PERSONE

| <i>lesioni</i> | <i>equipaggio</i> | <i>passaggeri</i> | <i>altri</i> |
|----------------|-------------------|-------------------|--------------|
| mortali | - | - | - |
| gravi | - | - | - |
| lievi | - | - | - |

1.3. DANNI RIPORTATI DALL'AEROMOBILE

L'aeromobile non ha riportato danni.

1.4. ALTRI DANNI

Non sono stati prodotti danni a terzi.

1.5. INFORMAZIONI RELATIVE AL PERSONALE

1.5.1. Equipaggio di condotta

Comandante: maschio, nazionalità italiana, età 35 anni

Titoli aeronautici: licenza pilota di linea di velivolo, rilasciata in data 11 giugno 2001, in corso di validità

Abilitazioni: DC-9/MD-80, volo strumentale (IFR), fonìa inglese

Controllo medico: effettuato in data 3 aprile 2001, in corso di validità

Copilota: maschio, nazionalità italiana, età 38 anni

Titoli aeronautici: licenza di pilota commerciale di velivolo rilasciata in data 29 ottobre 1993, in corso di validità

Abilitazioni: DC-9/MD-80, volo strumentale (IFR)

Controllo medico: effettuato in data 6 novembre 2001, in corso di validità

1.5.2. Esperienza di volo

Comandante: ore di volo totali: 6000 ore
ultime 24 ore: 5 ore

Copilota:

- ultimi 90 giorni: 104,30 ore
- attività sull'aeromobile: 3600 ore
- ore di volo totali: 3200 ore
- ultime 24 ore: 5 ore
- ultimi 90 giorni: 48,10 ore
- attività sull'aeromobile: 500 ore

Dall'esame dell'attività di volo svolta dai piloti coinvolti nell'evento emerge che entrambi avevano familiarità con l'aeroporto di Roma Fiumicino, operandovi regolarmente.

1.5.3. Equipaggio di cabina

n.p. (non pertinente)

1.5.4. Passeggeri

n.p.

1.6. INFORMAZIONI SULL'AEROMOBILE

1.6.1. Dati tecnico-amministrativi aeromobile

| | |
|---|---|
| Costruttore: | McDonnell Douglas Corp |
| Tipo di aeromobile: | Douglas DC-9-80 |
| Modello: | DC-9-82 MD-82 |
| Numero di serie: | 49193 |
| Marche di registrazione: | I-DAWE |
| Nome ed indirizzo del proprietario: | ALITALIA SpA Viale A. Marchetti, 111 - 00148 ROMA |
| Nome ed indirizzo dell'esercente: | ALITALIA TEAM SpA Viale A. Marchetti, 111 - 00148 ROMA |
| Inconvenienti segnalati al momento dell'evento: | nessuno |

1.7. INFORMAZIONI METEOROLOGICHE

Il bollettino emesso alle ore 12.50 UTC del giorno 24.11.2002 riportava:

"VRB 03 KT CAVOK 11/M06 Q1019 NOSIG"

Vento variabile 3 nodi (5,4 km/h), visibilità 10 km o più, nessuna precipitazione in atto, nessuna nube al di sotto di 5000 piedi (1500 metri), temperatura 11°/temperatura di rugiada -6°, pressione atmosferica 1019 hectopascal, nessuna variazione di rilievo.

1.8. ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE

Sulla pista 16C è disponibile un ILS di CAT I.

1.9. COMUNICAZIONI

Vedi stralcio comunicazioni radio terra-bordo-terra in allegato.

1.10. INFORMAZIONI SULL'AEROPORTO

L'aeroporto di Roma Fiumicino situato in coordinate geografiche N 41°48'46" E 12° 15' 11" ha un'elevazione di 13 piedi sul livello del mare e dispone di tre piste: due piste parallele, la 16L/34R orientata per 163°/343° e la 16R/34L orientata per 162°/342°; una pista, la 25/07, ortogonale alle due precedenti, orientata per 069°/249°. Con l'*AIP supplement effective from feb2000* è stata autorizzata alle operazioni anche la pista 16C/34C, orientata per 163°/343°. Al momento dell'evento il NOTAM 1A5428/2001 del 22.11.2001 riportava:

A) Roma Fiumicino

B) 22 NOV 2001 HR 16:30 C) 26 NOV 2001 HR 12:59

E) RWY 16L/34R CLSD TO ALL OPS DUE TO WIP.

(Pista 16L/34R chiusa a tutte le operazioni per lavori in corso)

1.11. REGISTRATORI DI VOLO

n.p.

1.12. ESAME DEL RELITTO

n.p.

1.13. INFORMAZIONI DI NATURA MEDICA E PATOLOGICA

Non sono emersi elementi che possano far ritenere che i piloti abbiano avuto malori prima, nel momento e a seguito dell'evento.

1.14. INCENDIO

n.p.

1.15. ASPETTI RELATIVI ALLA SOPRAVVIVENZA

n.p.

1.16. PROVE E RICERCHE EFFETTUATE

n.p.

1.17. INFORMAZIONI ORGANIZZATIVE E GESTIONALI

n.p.

1.18. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

n.p.

1.19. TECNICHE DI INDAGINE UTILI O EFFICACI

n.p.

CAPITOLO II

ANALISI

2. ANALISI

2.1. GENERALITÀ

Gli incidenti/inconvenienti di volo sono ascrivibili ai seguenti tre fattori fondamentali:

- fattore umano;
- fattore tecnico;
- fattore ambientale.

I fattori sopra indicati non sono tra loro interdipendenti, ma interagiscono tra loro ed ognuno può essere considerato come un fattore causale dell'altro e viceversa.

Nella determinazione della causa più probabile che ha provocato il presente evento, tutti e tre i fattori descritti sono stati debitamente considerati e attraverso i risultati delle indagini tecniche, l'analisi della documentazione tecnica disponibile e le testimonianze acquisite si è cercato di ricostruire la dinamica dell'evento allo scopo di determinarne la causa ed eventuali fattori causali.

2.2. FATTORE UMANO

L'evento oggetto della presente inchiesta è sostanzialmente ascrivibile al fattore umano, in quanto dall'esame degli atti e della documentazione a disposizione dell'Agenzia emergono la mancanza di *Crew Integration* (condivisione e controllo delle azioni), la diminuzione di *Situation Awareness* (consapevolezza della situazione) nonché la non completa programmazione dell'avvicinamento.

La costante necessità di ottimizzare il tempo delle operazioni e la mancata applicazione della tecnica che impone di utilizzare tutti gli apparati di bordo disponibili per l'avvicinamento sono le cause probabili che hanno favorito l'evento.

L'applicazione di una corretta *Crew Coordination* dovrebbe portare ad una suddivisione dei compiti, che favorisca un continuo controllo incrociato su tutte le manovre svolte a bordo.

Attraverso la continua raccolta di dati, lo scambio d'informazioni, la comunicazione assertiva, l'equipaggio deve costruire una efficace *Crew Integration*.

L'applicazione armonica di queste due tecniche generalmente impedisce la perdita di *Situation Awareness*.

L'evento in oggetto può essere stato causato proprio da una momentanea diminuzione della suddetta *Situation Awareness*. La familiarità con l'aeroporto della propria base di armamento, le condizioni meteorologiche favorevoli, l'abitudine ad atterrare a Roma Fiumicino su piste di dimensioni maggiori rispetto a quelle della pista 16C, l'impatto visivo di una pista più grande e più vicina possono aver generato nel PF la perdita momentanea della consapevolezza spaziale. La diminuzione di *Crew Integration* potrebbe aver favorito una diminuzione del controllo incrociato da parte del PNF, che non ha consentito di individuare in modo critico l'allineamento su una pista diversa da quella autorizzata, forse anche per una non corretta selezione delle radioassistenze disponibili.

Questa tecnica, di contro, è specificatamente richiesta dal General Basic della compagnia interessata dall'evento.

O.M. General Basic 8.4, pag. 22:

“La continuità del controllo strumentale della traiettoria deve essere sempre assicurata dal PNF fino all'atterraggio, verificando la configurazione, l'assetto, il rateo di discesa, la velocità, le quote nonché gli scostamenti rispetto alle indicazioni delle radioassistenze usate. Quanto sopra si applica anche durante i circuiti a vista e i circling, specialmente in condizioni di volo notturno”.

O.M. General Basic 8.4, pag. 42:

“Visual Approach [omissis] la posizione dell'al/m deve essere costantemente verificata a mezzo delle radioassistenze”.

La programmazione dell'avvicinamento, inoltre, non è stata effettuata con la necessaria cura, evidenziando le informazioni dei NOTAM che segnalavano la chiusura della pista 16 L per lavori in corso.

Al riguardo si segnala che sempre nel citato General Basic di compagnia (8.4, pag.18) è specificato quanto segue:

“Approach and landing planning - In funzione delle informazioni e delle istruzioni fornite dagli enti ATC, nonché del contenuto dei NOTAM appropriati, il Comandante prima di iniziare la discesa organizzerà le successive fasi del volo”.

2.3. FATTORE TECNICO

Dai fatti accertati non sono emersi elementi tali da sollevare dubbi sullo stato di aeronavigabilità dell'aeromobile e sullo stato di efficienza dei suoi strumenti, per cui si può escludere il fattore tecnico come causa e/o fattore causale dell'evento.

2.4 FATTORE AMBIENTALE

Le condizioni meteorologiche al momento dell'evento non presentavano particolari elementi di criticità.

CAPITOLO III

CONCLUSIONI

3. CONCLUSIONI

3.1. EVIDENZE

- Le condizioni meteorologiche non presentavano alcun elemento di criticità.
- I piloti erano ampiamente nei limiti previsti dalla normativa vigente per la disciplina dei tempi di volo e di servizio.
- I piloti avevano familiarità con l'aeroporto di Roma Fiumicino, in quanto base di armamento della loro compagnia.
- L'aeromobile era stato autorizzato dal controllore di Avvicinamento a seguire l'ILS per la pista 16C e la risposta radio data dai piloti, con la ripetizione corretta della comunicazione, conferma l'assenza di malintesi.
- In finale l'I-DAWE ha comunicato di essere stabilizzato sull'ILS per la pista 16C.
- Il controllore di Torre ha autorizzato l'I-DAWE all'atterraggio sulla pista 16C; tale autorizzazione è stata ripetuta correttamente dai piloti dell'I-DAWE.

3.2. CAUSE

Le cause più probabili dell'evento sono le seguenti.

- Diminuzione della *Crew Integration*.
- Perdita di *Situation Awareness*.
- Assenza di controllo incrociato strumentale effettuato dai piloti.
- Inefficace *briefing* prima dell'atterraggio.

3.3. FATTORI CAUSALI

Alla produzione dell'evento possono aver contribuito:

- la riduzione del percorso di avvicinamento richiesta in modo implicito dal pilota (vedi tracciato radar);
- la familiarità con l'aeroporto;
- le ottime condizioni meteorologiche, che hanno indotto i piloti ad effettuare un avvicinamento essenzialmente a vista, senza l'ausilio della strumentazione di bordo.

CAPITOLO IV

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

4. RACCOMANDAZIONI

4.1. Raccomandazione ANSV-16/121-1/I/02

Motivazione: l'applicazione di un controllo degli strumenti di bordo ed una corretta *Crew Integration* avrebbero impedito la momentanea perdita di *Situation Awareness*.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: si raccomanda di valutare la possibilità di far inserire negli addestramenti ricorrenti dei piloti dell'aviazione commerciale scenari che prevedano esercitazioni mirate a motivare in modo attivo il ricorso ad una corretta *Crew Integration* e l'applicazione delle disposizioni che impongono sempre un controllo incrociato della strumentazione di bordo e della posizione dell'aeromobile, che va verificata costantemente, a mezzo delle radioassistenze, anche durante avvicinamenti a vista.

ELENCO ALLEGATI

- ALLEGATO A:** relazione comandante volo AZA 507.
- ALLEGATO B:** relazione copilota volo AZA 507.
- ALLEGATO C:** tracciato radar della parte finale del volo AZA 507.
- ALLEGATO D:** trascrizione delle comunicazioni radio intercorse sulle frequenze di Avvicinamento 125.5 e 131.25
- ALLEGATO E:** trascrizione delle comunicazioni radio sulla frequenza della Torre di controllo 119.3.
- ALLEGATO F:** NOTAM di chiusura della pista 16L/34R.
- ALLEGATO G:** cartina caratteristiche della pista 16C.
- ALLEGATO H:** bollettini meteorologici.
- ALLEGATO I:** modulo ATIRF compilato dal Controllore del traffico aereo.

Gli allegati sopra elencati sono una copia conforme dei documenti originali in possesso dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Nei documenti riprodotti in allegato è stato salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento, in ossequio alle disposizioni del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66.

9. GEN. 2002 11:23

NR. 725 P. 2

RELAZIONE

Il sottoscritto il giorno 24 nov 2001 effettuava il volo AZ 507 TIA – FCO in qualità di PF, coadiuvato dal pilota in qualità di PNF.

Durante la crociera il PF, in base alle ultime informazioni meteo disponibili, svolgeva il briefing per la discesa ed il successivo avvicinamento.

Effettuvamo i controlli per la discesa completandoli con la lettura della ck-list relativa.

In bound a TEA/VOR venivamo autorizzati alla discesa.

Passato TEA/VOR venivamo autorizzati direttamente a CIA.

Prossimi a CIA eseguivamo i controlli di avvicinamento e la lettura della ck-list.

Lasciato il fix di CIA, il radar di avvicinamento ci comunicava che, a seguito di vettoramento radar, saremmo stati inseriti nella sequenza di traffico in avvicinamento per pista 16C.

Il radar di avvicinamento ci autorizzava quindi alla stabilizzazione sul localizer.

Il PF, con campo in vista, dopo aver avvisato il PNF, sganciava l'autopilota e procedeva manualmente a vista alla stabilizzazione sul prolungamento asse pista che avveniva al di sopra dei 2000 ft.

Il radar di avvicinamento ci cambiava con la torre la quale, successivamente, ci autorizzava all'atterraggio.

Completata la configurazione di atterraggio del velivolo effettuavamo i controlli di finale e procedevamo alla lettura della ck-list relativa.

Dopo l'atterraggio ci avvedevamo di essere sulla pista 16 L.

Al termine della corsa di decelerazione, la torre di controllo ci chiamava per dire che eravamo sulla pista 16 L, e che dovevamo attendere l'arrivo di un veicolo follow-me per la guida verso il primo raccordo utile.

Liberata la pista proseguivamo il rullaggio verso il gate assegnato.

9.GEN.2002 11:23

NR.725 P.3

RELAZIONE

Il giorno 24/11/2001 effettuavo il volo AZ 507 da TIA a FCO in qualità di copilota. Il Comandante (PF per il volo in parola) effettuava il regolare briefing per la discesa ed il successivo avvicinamento; il sottoscritto chiedeva, quindi, istruzioni per la discesa. Iniziava, così, un vettoramento radar da sud a seguito del quale venivamo autorizzati a procedere direttamente su TEA VOR e, successivamente, su CIA. Passata la verticale di CIA, ci venivano assegnate prue radar per completare, nell'ambito di una sequenza di avvicinamento, l'intercettazione dell'ILS 16 C di FCO.

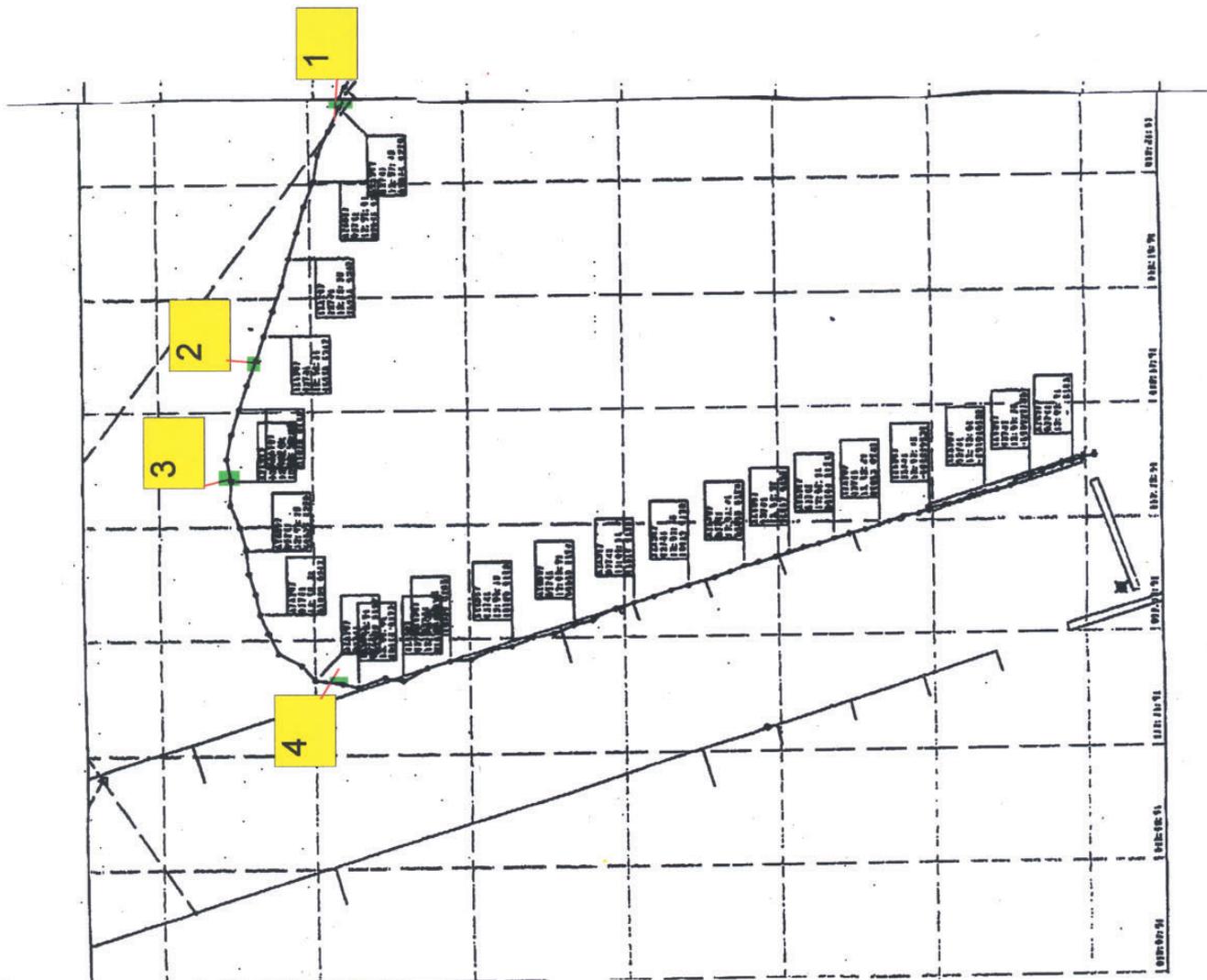
Sulla prua d'intercettazione, il PF mi comunicava che avrebbe staccato l'A/P per completare la stabilizzazione ed il successivo avvicinamento manualmente e a vista. Appena sotto i 2500 ft veniva regolarmente effettuata la configurazione del velivolo con carrello e flaps 28/EXT. La stabilizzazione avveniva successivamente al di sopra dei 2000 ft. Su istruzioni dell'APP, contattavo la TWR che ci rilasciava l'autorizzazione all'atterraggio.

Completati i controlli, su ordine del PF leggevo la "final checklist". Il PF, quindi, procedeva all'atterraggio. Dopo l'atterraggio, praticamente all'unisono, entrambi constatavamo di trovarci sulla pista 16 L.

A corsa di decelerazione quasi completata, la TWR chiamava per comunicarci che ci trovavamo sulla 16 L. Contestualmente, la TWR ci istruiva a mantenere la posizione a fine pista in attesa del "follow-me" che ci avrebbe guidato fuori dalla pista stessa, fino al raccordo per il rientro al gate.

COMUNICAZIONI TBT SULLA FREQ. DI TORRE

- 1) AZ 507: 507 is ready to turn inbound.
(circa 9 miglia dall'inizio pista)
-507 è pronto per virare verso la pista-
- 2) ACC: Alitalia 507 turn left to 260° modified base.
-Alitalia 507 virate a sinistra per prua 260° per modificare il tratto base-
- 3) ACC: Alitalia 507 descent 2000'.
-Alitalia 507 scendete a 2000 piedi di quota.
- 4) AZ 507: Cleared to land 16 Cen... Central AZA 507.
Autorizzati all'atterraggio 16 Cen.. Centrale, AZA 507.





ENAV S.p.A.

Roma A.C.C. Il Responsabile

Via Appia Nuova, 1491 - 00178 Roma ☎ 06 79086206 - Fax 06 79086411

STRALCIO DELLE COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE DI ROMA
ACC DEL GIORNO 24/11/2001

GLI ORARI SONO UTC
FREQUENZA 125.5 MHz

| ORARIO | STAZIONE | TESTO |
|--------|----------|--|
| 125124 | AZA507 | Roma Arrivals buongiorno Alitalia 507 passing 150 for 100 to CIA |
| | ACC | 507 roger CIA then heading 310 for vectoring 16C |
| | AZA507 | CIA then vect... 310 vector 16C Alitalia 507 |
| 125341 | ACC | Alitalia 507 descend to 6000 ft altimeter 1019 |
| | AZA507 | 6000 1019 Alitalia 507 |
| 125507 | ACC | Alitalia 507 descend to 5000 |
| | AZA507 | 5000 ft 507 |
| 125549 | ACC | Alitalia 507 descend to 3000 ft |
| | AZA507 | 3000 ft Alitalia 507 |
| 125639 | ACC | Alitalia 507 contact 131.25 |
| | AZA507 | 13125 Alitalia 507 |

FREQUENZA 131.25 MHz

| | | |
|--------|--------|---|
| 125653 | AZA507 | Roma buongiorno Alitalia 507 passing 6500 for 3000 heading 310 |
| | ACC | 507 buongiorno continue as cleared expedite a little bit your descend |
| | AZA507 | Expediting 507 |
| 125721 | AZA507 | 507 is ready to turn inbound |
| | ACC | Sorry Sir? |
| | AZA507 | 507 is ready to turn inbound |
| | ACC | Roger 507 descend to 2500 ft left heading 290 |
| | AZA507 | Heading 290 2500 ft Alitalia 507 |

| | | |
|--------|---------------|--|
| 125834 | ACC AZA507 | Alitalia 507 turn left to 260 modified base Left 260 Alitalia 507 |
| 125903 | ACC AZA507 | Alitalia 507 descend 2000 ft 2000 ft Alitalia 507 |
| 135913 | ACC AZA507 | Alitalia 507 left 200 cleared ILS 16C Left 200 cleared ILS 16C Alitalia 507 |
| 130025 | ACC AZA507 | Alitalia 507 to Tower 1193 good bye 1193 Alitalia 507 ciao. |



ENAV S.p.A.

U.O.R. – Gestione Lazio

Staff Sicurezza Volo

TRASCRIZIONE DELLE COMUNICAZIONI INTERCORSE TRA L'AZA507 E LA TORRE SULLA FREQUENZA 119.3 IL GIORNO 24.11.2001.

| | | |
|---------|---------|---|
| 1259,33 | AZA507 | FIUME TWR BUONGIORNO AZA507 ESTABLISHED ILS 16 CHARLIE |
| | 119.3 | AZA507 BUONGIORNO, CLEARED TO LAND 16 CENTER, WIND 270/6 KTS |
| 1259,45 | AZA507 | CLEARED TO LAND 16 CEN....CENTRAL AZA507 |
| 1301,56 | VLE0559 | BUONGIORNO FIUME VLE0559 ESTABLISHED 16 CHARLIE |
| | 119.3 | 5059 BUONGIORNO, CONTINUE 16 CENTER, NUMBER 1, REPORT SHORT FINAL, 270/5KTS |
| | VLE0559 | ..05 CALL YOU ON FINAL |
| 1302,20 | 119.3 | 507? |
| 1302,25 | 119.3 | 507? |
| 1302,27 | AZA507 | GOAHEAD |
| 1302,28 | 119.3 | YOU ARE ON 16 LEFT |
| 1302,38 | 119.3 | 507, PLEASE STOP TAXI |
| | AZA507 | WE'RE STOPPING TAXI |
| 1302,55 | AZA507 | 507 REQUESTING BACK TRACK |
| | 119.3 | 507 PLEASE MAINTAIN POSITION, WE'LL SEND A CAR, MAINTAIN POSITION PLEASE |
| | AZA507 | POSITION |
| 1303,05 | 119.3 | VLE0559 CLEARED TO LAND 16 CENTER, 270, 7 KNOTS |
| | VLE0559 | 270, 7, CLEARED TO LAND VLE 0559 |
| | | OMISSIS |
| 1308,09 | AZA507 | AZA507 SEGUE IL FOLLOW ME? |
| | 119.3 | UN ATTIMO |
| 1308,18 | 119.3 | 507 SEGUA LA FOLLOW ME |
| | AZA507 | SEGUE LA FOLLOW ME |
| | | OMISSIS |
| 1312,50 | 119.3 | LA 507 DIETRO LA FOLLOW ME CONTINUI SU.....PUO' PRENDERE IL DELTA E QUANDO SUL DELTA POI GLI DOFUORI DALLA PISTA 121.9 |
| 1313,05 | AZA507 | 507 FAREMO, QUANDO LIBERO.....,121,9 |

*** E N A V ***

PAG.

*** AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE AUTOMATED SYSTEM ***

*** SINGLE NOTAM INQUIRY ***

29/11/01 15:24:4

OPTIONS USED FOR NOTAM SEARCH:

SERV. LOC.:LIXX CLASS:1 SERIES:A

YEAR:2001 NUM:5428

LIXX 1A5428/2001 22/11/2001 (REPLACED BY 1A5469/2001)

AGAM A)ROMA FIUMICINO

AIR B)22 NOV 2001 HR 16:30 C)26 NOV 2001 HR 12:59

E)1. RWY 16L/34R CLSD TO ALL OPS DUE TO WIP.

2. RWY 16C/34C 1900-0600TKOF AND LDG AVBL.

3.DUE TO OBST DESCRIBED IN NOTAM A3593/01 DRG 0600-1900 RWY 16C AVBL FOR LDG ONLY AND RWY 34C AVBL FOR TKOF ONLY.

TKOF FM RWY 16C AND LDG FOR RWY34C MAY BE CLR BY ATC ONLY AFTER POSITIVE CK OF REMOVAL OF ABV OBST.

4. REF AIP SUP 1/2000 ITEM 1.1 READ AS FLW: MAIN RWY FOR TKOF 25.

MAIN RWY FOR LDG 16C. WHEN LDG TRACK IS 34. DUE TO METEOROLOGICAL

PHENOMENA, RWY WILL BE NORMALLY USED AS FLW: MAIN RWY FOR TKOF

RWY 34C HR H24, MAIN RWY FOR LDG RWY 34L HR H24.

RMK 1: RWY UTILIZATION WILL BE SELECTED BY ATC ACCORDING TO TAILWIND

COMPONENT MAX 7KT.RWY 34C MUST BE USED FOR TKOF EVEN THOUGH CROSS

WIND COMPONENT FOR RWY 25 IS LESS THAN 20KT TO MNTN AP OPERATIONS.

RMK 2: IF RWY 25 IS NOT SUFFICIENT FOR DEPARTING ACFT. PILOTS

MAY REQ RWY 16R/34L DRG 0500-2200 AND RWY 16C OR 34L DRG 2200-0400.

RWY 34L MAY BE REQ ONLY IF TAILWIND COMPONENT FOR RWY 16C

IS MORE THEN 7KT.

REF AIP AGA 2-41.5, AIP SUP 1/2000, NOTAM A3593/01

Q)LIRR/QMRLC/IV/NBO/A /000/999/4148N01215E/001

R: 1A3771/2001

***** END TEXT *****

RWY 16C CARATTERISTICHE:

ORIENTAMENTO 163°

DIMENSIONI 3600X 45 M

SEGNALETICA VISIVA STANDARD ICAO

AVL STANDARD CAT I (ALS 420 M) - PAPI

EQUIPAGGIAMENTO RVR TDZ

ANEMOMETRI ASSOCIATI AN3 E AN4

RADIOAIUTI ILS CAT I, DME

OPERAZIONI DI CATEGORIA I

PROCEDURE ASSOCIATE ILS+DME-LLZ+DME

HOLDING POINT - PRINCIPALE CON ALLINEAMENTO A INIZIO PISTA

- SECONDARIO SULLA BAI A PREDISPOSTA (Punto A)

- TERZIARIO SUL RACC. CD (Punto B)

COPERTURA RADAR DI TERRA ASMI B

PROCEDURE A TERRA

•L'ATTESA DEGLI AA/MM PER IL DECOLLO DEVE AVVENIRE SU UNO DEI PUNTI ATTESA STABILITI PER LA PISTA 34C

•L'ALLINEAMENTO A INIZIO PISTA E SULLA BAI A DEL PUNTO "A" AVVIENE CON L'AIUTO DI APPOSITA SEGNALETICA VISIVA E LUMINOSA DI BACK-TRACK

•GLI AA/MM IN ATTERragGIO DEVONO LIBERARE LA PISTA A FONDO PISTA PROSEGUENDO IL RULLAGGIO SUL RACCORDO D

•E' VIETATO L'USO DEGLI SVINCOLI CD, CE E CH IN ATTERragGIO

•PROCEDURA LAND-AFTER APPLICABILE



AEROPORTO DI: ROMA FIUMICINO

PAGINA N. 00011

27/11/04 12:01:04

STAMPA DEL FILE BOLLETTINI METAR SU FLOPPY STORICO

2001/11/24 10:20 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241020Z 03004KT CAVOK 09/M05 Q1020 NOSIG=

2001/11/24 10:50 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241050Z VRB03KT CAVOK 10/M06 Q1020 NOSIG=

2001/11/24 11:20 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241120Z VRB03KT CAVOK 10/M05 Q1019 NOSIG=

2001/11/24 11:50 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241150Z VRB02KT CAVOK 10/M06 Q1019 NOSIG=

2001/11/24 12:20 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241220Z VRB02KT CAVOK 10/M07 Q1019 NOSIG=

2001/11/24 12:50 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241250Z VRB03KT CAVOK 11/M06 Q1019 NOSIG=

2001/11/24 13:20 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241320Z VRB02KT CAVOK 12/M05 Q1019 NOSIG=

2001/11/24 13:50 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241350Z VRB01KT CAVOK 10/M05 Q1018 NOSIG RMK SCT230=

2001/11/24 14:20 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241420Z VRB02KT CAVOK 10/M06 Q1018 NOSIG=

2001/11/24 14:50 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241450Z 00000KT CAVOK 10/M06 Q1018 NOSIG RMK SCT230=

2001/11/24 15:20 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241520Z 00000KT CAVOK 10/M07 Q1018 NOSIG=

2001/11/24 15:50 BOLLETTINO EMESSO
LIRF 241550Z 00000KT CAVOK 08/M06 Q1018 NOSIG RMK SCT230=

---- END OF FILE ----

17.6 MODELLO DI RAPPORTO DI EVENTO DI PERICOLO 17.6 AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM
COLO

| AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM MODELLO DI RAPPORTO DI EVENTO DI PERICOLO | | |
|--|---|--|
| For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included. Da utilizzare per presentare o ricevere un rapporto di evento di pericolo. Un rapporto via radio dovrà includere le parti ombrate del modello. | | |
| A - AIRCRAFT IDENTIFICATION IDENTIFICAZIONE AEROMOBILE <div style="font-size: 2em; font-family: cursive;">AZA 507</div> | B - TYPE OF INCIDENT TIPO DI EVENTO DI PERICOLO AIRPROX / PROCEDURE / FACILITY * AIRPROX / PROCEDURE / IMPIANTI | |
| C - THE INCIDENT/EVENTO DI PERICOLO | | |
| 1. General/Generalità | | |
| a) Date/time of incident <u>24/11/2001 13.08</u> UTC Data/Ora | | |
| b) Position <u>ATERRAGGIO PISTA 16L</u> Posizione | | |
| 2. Own aircraft/Proprio aeromobile | | |
| a) Heading and route _____ Prua e rotta | | |
| b) True airspeed _____ measured in () kt () km/h Velocità vera _____ misurata in () kt () km/h | | |
| c) Level and altimeter setting _____ Livello e regolaggio altimetrico | | |
| d) Aircraft climbing or descending Aeromobile in salita o in discesa <input type="checkbox"/> Level flight <input type="checkbox"/> Climbing <input type="checkbox"/> Descending Volo livellato In salita In discesa | | |
| e) Aircraft bank angle Inclinazione laterale dell'aeromobile <input type="checkbox"/> Wings level <input type="checkbox"/> Slight bank <input type="checkbox"/> Moderate bank Ali livellate Leggera inclinazione Moderata inclinazione <input type="checkbox"/> Steep bank <input type="checkbox"/> Inverted <input type="checkbox"/> Unknown Forte inclinazione Invertito Non noto | | |
| f) Aircraft direction of bank Lato di inclinazione dell'aeromobile <input type="checkbox"/> Left <input type="checkbox"/> Right <input type="checkbox"/> Unknown Sinistra Destra Non nota | | |
| g) Restrictions to visibility (select as many as required) Limitazioni alla visibilità (indicare quelle ritenute opportune) <input type="checkbox"/> Sun glare <input type="checkbox"/> Windscreen pillar <input type="checkbox"/> Dirty windscreen Riverbero solare Montante del parabrezza Parabrezza sporco <input type="checkbox"/> Other cockpit structure <input type="checkbox"/> None Altre strutture della cabina Nessuna | | |
| h) Use of aircraft lighting (select as many as required) Uso delle luci dell'aeromobile (indicare quelle ritenute opportune) <input type="checkbox"/> Navigation lights <input type="checkbox"/> Strobe lights <input type="checkbox"/> Cabin lights Luci di navigazione Luci stroboscopiche Luci di cabina <input type="checkbox"/> Red anti-collision lights <input type="checkbox"/> Landing / taxi lights <input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights Luci anticollisione rosse Luci di atterraggio e di rullaggio Luci di logo (luci di coda) <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/> None Altre Nessuna | | |
| i) Traffic avoidance advice issued by ATS "Traffic avoidance advice" fornito dall'Ente ATS <input type="checkbox"/> Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Yes, based on other information Sì, su base radar sì, su base a vista Sì, su altra base <input type="checkbox"/> No | | |
| j) Traffic information issued "Traffic information" fornita <input type="checkbox"/> Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Yes, based on other information Sì, su base radar Sì, su base a vista Sì, su altra base <input type="checkbox"/> No | | |
| k) Airborne collision avoidance system - ACAS/TCAS <input type="checkbox"/> Not carried <input type="checkbox"/> Type <input type="checkbox"/> Traffic advisory issued Non installato Tipo Avviso di traffico emesso <input type="checkbox"/> Resolution advisory issued <input type="checkbox"/> Traffic advisory or resolution advisory not issued Avviso di risoluzione emesso Avviso di traffico o avviso di risoluzione non emesso | | |

* Delete as appropriate
 Cancellare le voci che non interessano

| | | | |
|----|---|--|--|
| l) | Radar identification Identificazione radar <input type="checkbox"/> No radar available Radar non disponibile | <input type="checkbox"/> Radar identification Identificazione radar | <input type="checkbox"/> No radar identification Non identificato dal radar |
| m) | Other aircraft sighted Altri aeromobili avvistati <input type="checkbox"/> Yes Sì | <input type="checkbox"/> No No | <input type="checkbox"/> Wrong aircraft sighted Errato avvistamento |
| n) | Avoiding action taken Azione di evitamento intrapresa <input type="checkbox"/> Yes Sì | <input type="checkbox"/> No No | |
| o) | Type of flight plan Tipo di piano di volo | IFR / VFR / none * | Nessuno |

3. Other aircraft/Altro aeromobile

a) Type and call sign / registration (if known)
Tipo e nominalivo / Marchio di registrazione (se conosciuto)

b) If a) above not known, describe below
Se a) non conosciuto, indicare

| | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> High wing Ala alta | <input type="checkbox"/> Mid wing Ala media | <input type="checkbox"/> Low wing Ala bassa |
| <input type="checkbox"/> Rotorcraft Ala rotante | <input type="checkbox"/> 2 engines 2 motori | <input type="checkbox"/> 3 engines 3 motori |
| <input type="checkbox"/> 1 engine 1 motore | <input type="checkbox"/> More than 4 engines Più di 4 motori | |

Marking, colour or other available details
Contrassegni, colori o altri dettagli disponibili

c) Aircraft climbing or descending
Aeromobile in salita o in discesa

| | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Level flight Volo livellato | <input type="checkbox"/> Climbing in salita | <input type="checkbox"/> Descending in discesa |
| <input type="checkbox"/> Unknown Sconosciuto | | |

d) Aircraft bank angle
Inclinazione laterale dell'aeromobile

| | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Wings level Ali livellate | <input type="checkbox"/> Slight bank Leggera inclinazione | <input type="checkbox"/> Moderate bank Moderata inclinazione |
| <input type="checkbox"/> Steep bank Forte inclinazione | <input type="checkbox"/> Inverted invertito | <input type="checkbox"/> Unknown Non noto |

e) Aircraft direction of bank
Lato di inclinazione dell'aeromobile

| | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Left Sinistra | <input type="checkbox"/> Right Destra | <input type="checkbox"/> Unknown Non nota |
|---|--|--|

f) Lights displayed
Luci disponibili

| | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Navigation lights Luci di navigazione | <input type="checkbox"/> Strobe lights Luci stroboscopiche | <input type="checkbox"/> Cabin lights Luci di cabina |
| <input type="checkbox"/> Red anti-collision lights Luci anticollisione rosse | <input type="checkbox"/> Landing / taxi lights Luci di atterraggio e rullaggio | <input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights Luci di logo (luci di coda) |
| <input type="checkbox"/> Other Altre | <input type="checkbox"/> None Nessuna | <input type="checkbox"/> Unknown Non nota |

g) Traffic avoidance advice issued by ATS
"Traffic avoidance advice" fornito dall'Ente ATS

| | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Yes, based on radar Sì, su base radar | <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting sì, su base a vista | <input type="checkbox"/> Yes, based on other information sì, su altra base |
| <input type="checkbox"/> No No | <input type="checkbox"/> Unknown Non noto | |

h) Traffic information issued
"Traffic information" fornita

| | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Yes, based on radar Sì, su base radar | <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting Sì, su base a vista | <input type="checkbox"/> Yes, based on other information Sì, su altra base |
| <input type="checkbox"/> No No | <input type="checkbox"/> Unknown Non nota | |

i) Avoiding action taken
Azione di evitamento intrapresa

| | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Yes Sì | <input type="checkbox"/> No No | <input type="checkbox"/> Unknown Non nota |
|------------------------------------|-----------------------------------|--|

* Delete as appropriate
Cancellare le voci che non interessano

D - MISCELLANEOUS/VARIE

1. Information regarding reporting aircraft / Informazioni relative all'aeromobile di chi presenta il rapporto

- a) Aircraft registration / Marche di registrazione dell'aeromobile _____
- b) Aircraft type MD 82
Tipo dell'aeromobile _____
- c) Operator ALITALIA
Esercente _____
- d) Aerodrome of departure TIRANA (TIA)
Aerodromo di partenza _____
- e) Aerodrome of first landing FIUMICINO (FCO) destination FIUMICINO (FCO)
Aerodromo di primo atterraggio _____ destinazione _____
- f) Reported by radio or other means to _____ (name of ATS unit) at time _____ UTC
Inoltrato via radio o con altri mezzi a _____ (nome dell'Ente ATS) alle ore _____ UTC
- g) Date / time / place of completion of form _____
Data / ora / luogo di compilazione del modello _____

2. Function, address and signature of person submitting report / Incarico, indirizzo e firma della persona che presenta il rapporto

- a) Function CONTRO LORE TRAFFICO AEREO DI SERVIZIO
Incarico _____
- b) Address ENAV - CENTRO ASSISTENZA VOLO DI FIUMICINO
Indirizzo _____
- c) Signature _____
Firma _____
- d) Telephone number _____
Numero telefonico _____

3. Function and signature of person receiving report / Incarico e firma della persona che riceve il rapporto

- a) Function _____
Incarico _____
- b) Signature _____
Firma _____

E - SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED / INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI DELL'ENTE ATS

1. Receipt of report / Ricezione del rapporto

- a) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify) * _____
Rapporto ricevuto via AFTN / radio / telefono / altro (specificare) *
- b) Report received by _____ (name of ATS unit)
Rapporto ricevuto da _____ (nome dell'Ente ATS)

2. Details of ATS action / Dettagli dell'azione ATS

Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)
Autorizzazione emessa, evento di pericolo rilevato (a mezzo radar/a vista, avvertimento emesso, risultato dell'inchiesta locale, etc.)

ete as appropriate
scegliare le voci che non interessano

UG.1997 (9/97)

F - ATS UNIT REPORT ON AIR TRAFFIC INCIDENT

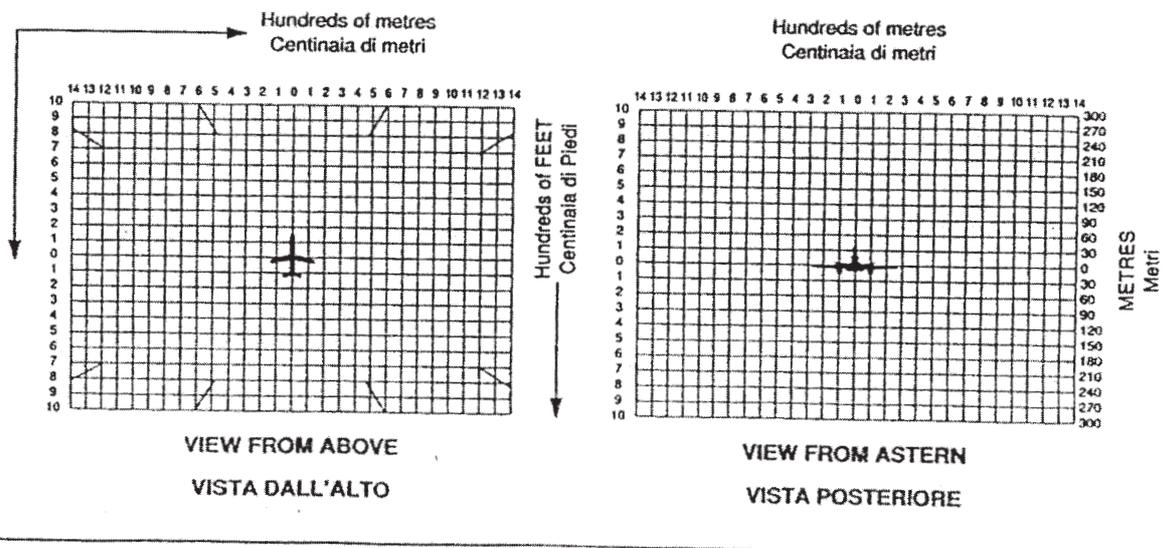
Descrizione dell'evento di pericolo in caso di compilazione dell'ATIRF da parte di un ente ATS

AZA 507 AUTORIZZATA ALL'ATTERRAGGIO 16C ATTEKRAVA
 SULLA PISTA 16L AL MOMENTO CHIUSA AL TRAFFICO
 COME DA NOTAM A5469/01

**DIAGRAM OF AIRPROX
 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'AIRPROX**

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.

Segnare la traiettoria dell'altro aeromobile rispetto a voi, sul piano orizzontale e verticale, ponendo al centro del diagramma il redattore della segnalazione. Includere la distanza di primo avvistamento e di incrocio.



* Delete as appropriate
 Cancellare le voci che non interessano

4. Distance/Distanza

a) Closest horizontal distance
Distanza minima orizzontale

b) Closest vertical distance
Distanza minima verticale

5. Flight weather conditions/Condizioni meteorologiche in volo

a) IMC / VMC *

b) Above / below* clouds / fog / haze or between layers*
Al di sopra / al di sotto delle nubi / nebbia / caligine o tra strati di nubi

c) Distance vertically from cloud _____ m / ft* below _____ m / ft* above
Distanza verticale dalle nubi
m / ft al di sotto m / al di sopra

d) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze *
Nelle nubi / pioggia / neve / nevischio / nebbia / caligine

e) Flying into / out of sun *
Volando verso / o allontanandosi dal sole

f) Flight visibility _____ m / km *
Visibilità in volo m / km *

6. Any other information considered important by the pilot-in-command / Ogni altra informazione ritenuta importante dal pilota comandante

Multiple horizontal lines for handwritten input.

* Delete as appropriate
Cancellare le voci che non interessano