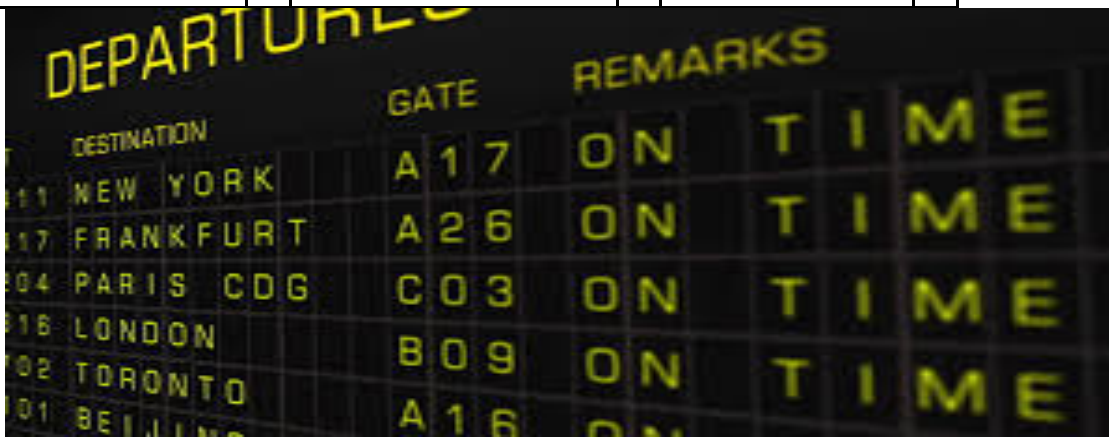


Studio sulla procedura di inoltro messaggio REA (READY to Depart message)

Stato del documento					
STATO		CLASSIFICAZIONE		ACCESSIBILE VIA	
Working draft		Pubblico	X	Internet	X
Draft		Interno		Internet parte riservata	
Proposed Issue		Riservato		On demand	
Released issue	X	Ristretto a lista distribuzione			



Premessa

A seguito dell'accordo tra ENAV e SOGEEAL è stata implementata nella torre di controllo di Alghero una nuova procedura che regola le autorizzazioni ATC alla messa in moto, il termine del volo e l'inoltro della messaggistica ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) in collaborazione con la gestione aeroportuale in relazione alle informazioni che gli operatori evincono dalla piattaforma posta in sala per la loro consultazione.

La sezione di Alghero per il tramite del proprio rappresentante richiede alla Commissione Tecnica ANACNA chiarimenti con particolare riferimento all'inoltro del messaggio REA (READY to Depart Message).

1. Analisi Normativa

Il capitolo 7 "Management of the readiness status of the flight", paragrafo 7.3 del manuale ATFCM (Edition number 22.0) alla voce "Ready status" recita:

"For regulated flights being in a situation to depart before their CTOT / EOBT (doors closed and ready to depart), the AO may ask local ATC to send a Ready (REA) message or, in a CDM aerodrome, the TWR may send a TTOT (T-DPI-s) before the CTOT tolerance window (-5/+10).

These actions will trigger the REA status for the concerned flight."

Le condizioni per attivare lo status REA sono due: la richiesta al controllore del traffico aereo da parte dell'operatore della compagnia aerea di inviare un messaggio REA oppure l'aggiornamento del TTOT, ad un orario antecedente alla finestra dello slot (-5/+10), da parte della torre di controllo se ci si trova in un aeroporto CDM.

La condizione necessaria per poter chiedere di entrare in tale status è quella di esser "ready", quindi di avere porte chiuse ed essere pronti a partire.

Per definizione, così come riportato nella MILESTONE n°12 del "Airport CDM Implementation Manual",

"The time when all doors are closed, boarding bridge removed, push back vehicle connected, ready to taxi immediately upon reception of TWR instructions"

questo è il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi esattamente subito dopo aver ricevuto istruzione dall'ATC.

Il MO-ATS riporta che per i voli soggetti a regolazione ATFCM che siano nella condizione di poter partire prima del CTOT/EOBT (porte chiuse e pronti alla partenza), l'operatore potrebbe chiedere all'ente ATC locale di inviare un Ready Message (REA). Quindi il messaggio REA può essere inviato solo dall'ATC, e solo a seguito di richiesta da parte dell'operatore, in linea con quanto riportato precedentemente.

Nell'inviare il messaggio REA, l'ATC può includere l'informazione sul tempo minimo necessario al volo per decollare muovendosi dalla sua posizione, comunicando così al sistema un taxi time specifico per quel volo (parametro MILINEUP, da 0 a 90 minuti).

In caso di miglioramento, verrà inviato un SRM, messaggio standard dal Network Operations inviato quando la regolamentazione del volo è stata modificata.

Quindi, sembra essere chiaro che la responsabilità dell'operatore sia quella di richiedere l'invio della messaggistica REA **solo ed esclusivamente** nel caso sia effettivamente pronto a poter gestire un nuovo "slot" anticipato. Allo stesso modo la condizione REA non può essere verificata dall'ATC ma, come riportato in MO-ATS (A1.1.2.8.3.1)

"TWR e APP sono responsabili del monitoraggio del rispetto degli slot sugli aeroporti di partenza, e devono disporre delle necessarie informazioni aggiornate".

2. Conclusioni

Il messaggio REA riguarda, ovviamente, solo i voli regolamentati. L'operatore può chiedere all'ATC di inviare tale messaggio in due situazioni: il volo è pronto prima dell'EOBT (massimo 15 minuti prima) oppure prima del CTOT. Il controllore può inoltre inserire il tempo minimo necessario per il decollo, ovvero Minimum Line Up Time (MILINEUP), al REA. Sia il MO-ATS che il manuale ATFCM riportano espressamente che il REA può essere fatto solo dopo esplicita richiesta dell'operatore, in una delle condizioni di cui sopra, non deve esserci alcun dubbio sulla veridicità di quanto dichiarato dal AO.

Altrettanto chiara deve essere la definizione di "pronto a partire" a riguardo si riporta quanto previsto in AIP AD2 di Alghero/Fertilia paragrafo 20 "Regolamenti del Traffico Locale":

Gli aeromobili in partenza:

- dovranno ricevere il segnale "all clear" dallo staff di terra prima di richiedere a Alghero TWR l'autorizzazione allo start-up;
- riceveranno lo start-up soltanto dopo la comunicazione "Aircraft Ready" da parte del gestore aeroportuale;

In questo ultimo punto si capisce che lo start-up, che deve essere autorizzato dalla TWR, avverrà dopo che l'ATC avrà ricevuto "Aircraft Ready" da parte del gestore aeroportuale, segnalazione che non specifica come avverrà, potrebbe essere una telefonata così come comunicazioni supportate da un sistema informatico.

Rispondendo al quesito posto, si può affermare che il REA può essere inviato solo quando si ha la comunicazione "Aircraft Ready" da parte del gestore aeroportuale e dopo la richiesta dell'equipaggio. Senza metter in dubbio la parola del pilota, non si deve autorizzare la messa in moto o inviare un ready message senza aver ricevuto la comunicazione "Aircraft Ready" dal gestore aeroportuale.

In aggiunta sempre in AIP AD2 nella nota del paragrafo 20 "Regolamento del traffico locale" è riportato il significato di "aircraft ready":

- porte e stive sono chiuse;
- Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli;
- l'aeromobile è completamente pronto al rullaggio;
- è stata consegnata all'handler la documentazione prevista;
- rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand).

3. Suggerimenti

Alla luce dell'approfondimento realizzato, la Commissione Tecnica conclude che la descrizione in AIP della procedura potrebbe essere esplicitata in maniera più esaustiva, per dissipare qualsiasi dubbio ai professionisti che, ogni giorno, si trovano a operare in diversi contesti aeroportuali spesso molto differenti tra loro. La chiarezza delle informazioni e delle procedure da applicare consente inoltre di alleggerire anche il carico di lavoro del controllore ATC.

Come da sempre nello spirito ANACNA, suggeriamo alla sezione locale di utilizzare i chiarimenti ottenuti insieme per approfondire il dialogo con la direzione locale sull'argomento e, in questo caso, sensibilizzare la gestione aeroportuale sul corretto utilizzo della piattaforma, in maniera tale da poter raggiungere una collaborazione sinergica e positiva per tutti coloro che sono coinvolti.

4. Allegati

NIL

5. Riferimenti

1. Airport CDM Implementation Manual, Version 5.0 31 March 2017
link: http://www.eurocontrol.int/download/publication/node-field_download-4929-0
2. ATFCM Users Manual, Edition number: 22.0, Edition Validation Date: 03/05/2018,
link: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/atfcm-users-manual-current.pdf>
3. AIP AD2 LIEA
4. MO-ATS Manuale Operativo dei Servizi del Traffico Aereo Edizione 3.1 del 02/08/2017

6. Acronimi

AO	Aircraft Operator
ATFCM	AIR TRAFFIC FLOW AND CAPACITY MANAGEMENT
CDM	Collaborative Decision Making
CTOT	Calculated Take Off Time
EOBT	Estimated Off-Block Time
REA	READY to Depart Message
SRM	Slot Revision Message
TTOT	Target Take OFF Time



ANACNA (Associazione Nazionale degli Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) è l'unico organismo tecnico-professionale del controllo del traffico aereo in Italia che non riveste alcun carattere politico, sindacale o di lucro. Al suo interno raccoglie un migliaio di professionisti, civili e militari, controllori ed assistenti al traffico aereo nazionale.

ANACNA collabora con tutti gli organismi e le realtà operanti nell'ambito dell'assistenza al volo, proponendosi come scopi principali:

La sicurezza e l'efficienza della navigazione aerea;

Lo sviluppo dei mezzi e delle procedure per un sicuro, economico e spedito Controllo del Traffico Aereo, in campo nazionale e internazionale;

L'aggiornamento tecnico-professionale di tutti gli Assistenti e Controllori del Traffico Aereo.