



A CURA DEL DIPARTIMENTO TECNICO

**TECHNICAL
UPDATE**



N. 2 MAGGIO 2004

LICENZE JAR: UN'INGIUSTIZIA TUTTA ITALIANA

Le licenze di volo, in Italia, pare che siano uno di quei problemi a cui non si riesce a trovare soluzione. Erano gli anni ottanta quando Civilavia ci chiese di fare una domanda di conversione del brevetto di terzo grado (come se qualcuno avesse potuto, per sua scelta, non convertirlo). E quella domanda ce la siamo portata per oltre dieci anni assieme al brevetto e a una serie di timbri che di volta in volta ne prorogavano la scadenza definitiva. Circa un anno fa, finalmente, la svolta: ENAC rilascia una nuova licenza e tutti i piloti, ligi come sempre, ritirano il nuovo documento di respiro internazionale. La prima sorpresa, però, è nel vedere che sulla licenza appena rilasciata non compare in nessuna clausola il riferimento alle JAR come ci saremmo aspettati. Il fatto di leggere che è conforme agli Standard ICAO, comunque, ci tranquillizza, e così la maggior parte di noi, non avendo grosse necessità di approfondire l'argomento, non se ne cura. Il lavoro ancora c'è, anzi c'è spazio per tanti piloti stranieri, che vengono in Italia con il riconoscimento immediato della loro licenza rilasciata secondo gli standard JAR. Allo stesso tempo ENAC assicura che a breve sarà in grado di emettere licenze JAR, che saranno riconosciute da tutti i paesi membri JAA. Fino ad oggi, vedere con quanta inefficienza sia stato affrontato l'argomento ci ha fatto sorridere, ma non preoccupare, perché in fondo era principalmente un problema burocratico. Ora la situazione è radicalmente cambiata: la salute delle compagnie aeree italiane è peggiorata e molte hanno già chiuso i battenti, lasciando un numero consistente di piloti in cerca di occupazione. E qui nasce l'ingiustizia, giustificata da ENAC nella solita necessità di non contravvenire alla normativa Europea: I piloti italiani non possono volare negli altri Paesi dell'Unione Europea con le licenze emesse da ENAC, mentre i piloti Europei possono volare in Italia con le loro licenze JAR. Il risultato è che in Italia abbiamo oltre 200 piloti stranieri che lavorano per compagnie italiane e contemporaneamente vi sono alcune centinaia di piloti italiani disoccupati, che non possono lavorare in altri Paesi Europei. La normativa comunitaria dice che non vi devono essere discriminazioni tra i lavoratori dei vari paesi della comunità, ma noi ci chiediamo se questa di fatto non lo sia nei confronti dei piloti italiani. E poco importa di chi sia la colpa. Il Governo italiano, dove non arriva ENAC, dovrebbe intervenire per evitarla. Perché a detta di ENAC il paletto che impedisce il riconoscimento delle nostre licenze è l'adeguamento del sistema delle visite mediche alle JAR-FCL 3. Oggi infatti la responsabilità delle visite medico-legali è condivisa tra i Ministeri della Salute, dei Trasporti e della Difesa, che non sembra siano intenzionati ad attuare cambiamenti. Oggi i tempi sono maturi perché si dia una accelerata per uscire da questa palude, perché si metta fine a una discriminazione palese e si dia qualche nuova speranza a tanti piloti in cerca di occupazione. In coda alle responsabilità delle istituzioni, ci poniamo anche una domanda sul perché le compagnie aeree italiane di fronte a una scelta tra un pilota italiano e uno straniero quasi sempre scelgano quello straniero, pagandogli uno stipendio, netto, a volte superiore a quello dei piloti nazionali. Giriamo la domanda ai piloti coinvolti, alle compagnie, all'ENAC, perché vorremmo capire se è un problema di qualità dei piloti, nel qual caso ci faremmo immediatamente un esame di coscienza, come categoria, o se è semplicemente una questione fiscale, o altro.

Com.te Pierluigi Rossi

INSIDE AVIONICS

UNO SGUARDO ALLE NUOVE TECNOLOGIE AVIONICHE AERONAUTICHE

► UN RADAR PER EVITARE F.O.D. ◀

Un radar “anti-F.O.D.” ad alta risoluzione, funzionante con onde millimetriche, è stato sviluppato dalla QinetiQ. Questo nuovo sistema rileva piccoli oggetti posti sulla pista che possono essere causa di indesiderate ingestioni da parte dei motori jet; i primi due esemplari sono in fase di collaudo presso gli aeroporti di Southampton e di Parigi Charles de Gaulle. Il radar opera su frequenze di 77 o 94 GHz: può identificare oggetti grandi come un bullone, ha una accuratezza di 3 m. in un raggio di 2 Km ed una portata variabile in base a quanto richiesto dalla società di gestione aeroportuale. Il costo per equipaggiare un aeroporto si aggira attorno ai 450 Euro, in base alla configurazione ed alla quantità delle piste.

In futuro incidenti come quello avvenuto al Concorde, in fase di decollo a Parigi, potranno essere evitati tramite il radar Tarsier. Nei prossimi mesi il sistema sarà sottoposto ad uno sviluppo ulteriore così da poterlo utilizzare anche per il controllo a terra degli aeromobili, dei mezzi e delle persone, dotando anche le vie di rullaggio di un network di radar ad alta risoluzione.

► COMUNICAZIONI T.B.T. PROTETTE ◀

Durante lo svolgimento dell'ultima Conferenza sul controllo del traffico aereo a Maastricht, è stata presentata una delle tecnologie più innovative nel campo delle comunicazioni terra-bordo-terra: un nuovo sistema in grado di proteggere da eventuali intrusioni, da parte di terroristi, le trasmissioni radio VHF ed HF tra piloti e controllori del traffico aereo. La Frequentis e l'Università di Graz hanno sfruttato la tecnologia “watermarking” che permette di “firmare” ogni tipo di comunicazione emessa da una stazione radiotelefonica. Durante i primi 900 milli-secondi della trasmissione, viene emesso un segnale identificativo dell'ente ATC che assicura la provenienza del messaggio stesso. Il ricevitore di bordo dell'aereo sarà in grado di riconoscere la “firma elettronica” della stazione emittente permettendo al segnale di essere demodulato e quindi riprodotto in cabina di pilotaggio. L'aeromobile sarà anch'esso dotato dello stesso sistema trasmittente così da assicurare all'ente ATC che le richieste inoltrate e le risposte ricevute provengano realmente dall'equipaggio del volo interessato: ogni aeromobile avrà infatti un suo codice identificativo emesso prima di ogni trasmissione. Il sistema “Aircraft ID tag” è in fase di test presso il Centro Ricerca di Eurocontrol a Bretigny e la sua implementazione definitiva è prevista per i prossimi anni.

Pil. Matteo Labò

OFP TO ALTN VIA DEST

“Se la destinazione regolare non è operabile secondo i criteri meteorologici previsti per la pianificazione, ai fini del calcolo della quantità di carburante è consentito pianificare il volo per una nuova destinazione (operabile) e relativo alternato con sorvolo della destinazione regolare (...), scelta normalmente fra gli aeroporti alternati previsti per la destinazione regolare...”. Il nostro General Basic recita così nella sezione 0.3.1. del capitolo 8.1, specificando inoltre che questo tipo di pianificazione, per i voli di corto e medio raggio gestiti dalla funzione ADS del sistema NAOS, è automatizzata.

Al momento dell'elaborazione dell'OFP può accadere che il sistema LIDO-NAOS rilevi delle previsioni meteo (TAF, non TREND) che riportano condizioni tali da non consentire la pianificazione di un determinato a/d: se si tratta di alternato lo specifica con una “U” a fianco del relativo indicatore ICAO nella ALTN LIST dell'OFP, mentre elabora l'OFP con il criterio TO ALTN VIA DEST in caso di aeroporto di destinazione non operabile. Può anche verificarsi (...e molto spesso succede) che al momento dell'elaborazione dell'OFP il sistema non rilevi una previsione utile a coprire da un'ora prima ad un'ora dopo il previsto orario di arrivo sull'aeroporto; Anche in questo caso procede come sopra descritto, in quanto in pianificazione i termini sopra riportati devono essere sempre rispettati.

Sull'OFP, il sistema specifica quindi una nuova destinazione (scelta possibilmente fra la rosa degli alternati della destinazione regolare) con il relativo nuovo alternato. Sotto alla “ATS ROUTE”, infatti, viene specificato l'instradamento sul quale il sistema ha calcolato il carburante per l'eventuale diversione alla “nuova” destinazione. Questa quantità è specificata nella parte “quantitativi di carburante” dell'OFP insieme al carburante previsto per un'eventuale mancato avvicinamento e successivo dirottamento sull'alternato della “nuova destinazione”.

Facciamo un esempio :

-volo AZ1321 FCO-BLQ, MD80, Bologna “unsuitable” per condimeteo, nuova destinazione VCE, alternato MXP.

Sull'OFP compare, nei quantitativi di carburante, il valore per raggiungere MXP dopo aver già provato l'atterraggio a VCE. Quel quantitativo di carburante, quindi, è comprensivo di avvicinamento a BLQ, mancato avvicinamento e diversione a VCE, nuovo mancato avvicinamento e diversione a MXP. Schematizzando:

TRIP	5000 Kgs	ALTN/LIMC	4000 Kgs
CONT	750 Kgs	FINRES	1400 Kgs

I 4000 Kgs, sono il risultato del calcolo che il sistema effettua nel modo sopra descritto. Ciò però non deve trarre in inganno l'equipaggio nella scelta dell'aeroporto per la diversione... MXP è solo l'alternato della nuova eventuale destinazione VCE.

A questo punto potrebbe sorgere un sacrosanto dubbio: perché sul piano di volo ATS si trova specificato come alternato alla destinazione LIMC(MXP) e non LIPZ(VCE)? Tutto quanto suddetto è errato? La risposta è: no! Si tratta di un errore del sistema.... Esso, infatti, è programmato per compilare automaticamente il piano di volo ATS e probabilmente, rilevando sull'OFP (nella sezione quantitativi di carburante) l'indicatore ICAO dell'alternato della nuova destinazione (per rifarci all'esempio precedente LIMC) lo inserisce come alternato nell'item n°16 dell'ATS FPL. Dico probabilmente perché ho rivolto questa domanda a chi di dovere appena introdotta la funzione in oggetto, ma non ho mai ricevuto risposta... Con un po' di buon senso possiamo comunque risponderci da soli...

Flight Dispatcher Simone Deserti

L'INDUSTRIA AERONAUTICA RIPRENDE QUOTA

Finalmente dopo una lunga pausa durata quasi due anni, l'industria aeronautica si "risveglia". La Boeing ha ripreso infatti lo sviluppo del B777-220LR, il secondo modello a "lungheissimo" raggio della famiglia B777 il cui lavoro era stato interrotto ad Ottobre 2001, subito dopo l'attentato alle torri gemelle.

A destra:
un B777 in costruzione a Everett



“Riteniamo che ci sia una forte domanda potenziale sia per il B777-220LR che per il B777-300ER. Siamo convinti infatti che , non appena la congiuntura mondiale migliorerà e il mercato dei viaggi tornerà a crescere , gli ordini non mancheranno” ha dichiarato Lars

Andersen, responsabile del programma Boeing 777 Longer Range.

Negli ultimi mesi è inoltre terminato il programma di certificazione del B747-400ER , il più grande e veloce velivolo da trasporto passeggeri e/o cargo costruito finora , con un peso massimo al decollo superiore a 412 tonnellate ed una velocità di crociera di 0,85 Mach. L'aereo utilizzato per i test è il 1038° Jumbo assemblato da Boeing negli stabilimenti di Everett. Potrebbe restare a lungo il velivolo più grande prodotto dalla casa americana , visto che , secondo quanto affermato dal suo presidente-direttore generale Phil Condit, la società non ha intenzione di seguire Airbus sulla strada dei “giganti” dell'aria.

Secondo gli americani il mercato futuro sarà interessante per i velivoli da 250 posti e su questa dimensione stanno puntando tramite lo sviluppo del nuovo Boeing 7E7. Il Dipartimento Tecnico di Unione Piloti ha partecipato alla presentazione di questo nuovo aereo presso l'Hilton Airport Palace ed ha apprezzato molto le nuovissime tecnologie che sono state impiegate nella costruzione di questo nuovo modello (in particolare le fibre leggerissime utilizzate per la costruzione della fusoliera).

Pil. Matteo Labò

www.unionepiloti.it

DIPARTIMENTO TECNICO

DIRETTORE COM.TE PIERLUIGI ROSSI pl.rossi@tin.it

VICEDIRETTORE COM.TE MAXIMO MENNITI maximo.menniti@unionepiloti.it

RESP. COMUNICAZIONE TECNICA PIL. MATTEO LABO' matteolabo@tiscali.it

COORDINATORE F/O FABIO CONSOLI duke.fc@tin.it

SEGRETERIA segreteria@unionepiloti.it Tel. 06/65670831



UNIONE PILOTI

