

Cockpit security check

In data 6 maggio 2004 abbiamo ricevuto dal Direttore Operazioni Volo di Alitalia una comunicazione che ci esortava a rispettare quanto indicato dal General Basic riguardo la firma per i Cockpit Security Checks.

Sulla lettera vi sono riferimenti alle responsabilità del Comandante, a quanto richiesto dal Comitato Interministeriale per la Sicurezza e alla pretesa della firma da parte di altri Paesi.

A tutt'oggi a noi non risulta che altri Paesi abbiano richiesto questo.

Sappiamo invece per certo che in altri Paesi e in molte Compagnie si è da tempo iniziato un addestramento mirato a formare una cultura di security nei Piloti. Il che non significa limitarsi a distribuire una videocassetta e un opuscolo, ma fare addestramento vero, gestito da istruttori che abbiano titoli e capacità per farlo.

Tornando alle responsabilità del Comandante non vi è alcun dubbio che questi sia il responsabile dell'applicazione delle procedure, anzi, come dice l'art.889 del C.d.N. "Prima della partenza, il comandante deve di persona accertarsi che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere, convenientemente attrezzato ed equipaggiato...". E' proprio per questa responsabilità che tutti sentiamo, che fino ad oggi ci siamo rifiutati di porre la firma per un controllo che non ci compete e di cui poco sappiamo. Il concetto è che non è la firma che garantisce la sicurezza, ma la cultura, l'addestramento, la conoscenza del problema.

Ed è per senso di responsabilità, per non creare contenziosi, per esortare tutti gli Enti e le Compagnie coinvolte a prendere esempio dai Paesi in cui si fa qualcosa di concreto, che oggi diciamo ai Comandanti di firmare il cockpit security check, con la premessa che questa firma riguardi solo il cockpit.

Oggi in Italia il controllo che viene fatto nei limiti delle ordinarie capacità ed in assenza di addestramento adeguato non è un modello di riferimento da esportare, come qualcuno vorrebbe farci credere.

Con questo vogliamo tutelare i Comandanti da possibili ritorsioni o irrigidimenti da parte degli Enti, o delle Compagnie, nella vita operativa quotidiana.

Ma per tutelarvi anche nel caso contrario in cui venga dimostrato che i controlli non siano stati fatti a dovere a fronte della firma, stiamo intraprendendo altre azioni:

- in data 13 maggio 2004 abbiamo inviato a ENAC e per conoscenza alla Presidenza del Consiglio, al Ministero dell'Interno, al Ministero dei Trasporti, ANSV e Alitalia, una lettera in cui esprimiamo appunto che non è la firma a garantire la sicurezza, in quanto non supportata dall'addestramento necessario. La lettera, in versione integrale e a firma congiunta con altre sigle, è visibile sul sito www.unionepilotti.it ;
- abbiamo istituito una raccolta di firme su un documento, che verrà inviato ad Alitalia ed ENAC, in cui decliniamo ogni responsabilità per quanto non rientri nei controlli che facciamo abitualmente con le attuali conoscenze. Potrete firmare il documento al banchetto di Unione Piloti o in sede sia a Roma che a Milano

Quest'ultima dichiarazione individuale ci è stata consigliata dai legali delle Associazioni che aderiscono a questa iniziativa, per una maggiore tutela dei Comandanti.

Un'ultima raccomandazione per coerenza e per soddisfare in pieno la normativa: siate fiscali nel controllare e nel pretendere le firme per la cabina e i vani cargo. Senza di queste il volo non può partire.

Una informazione dell'ultima ora: ci è stato assicurato che Alitalia sta preparando un corso di security, fornito da un ente Esterno, che sarà pronto nell'autunno di quest'anno.

La gestione di questo corso dovrebbe essere di competenza dell'Ente security di Alitalia, che però a 17 mesi dall'entrata in vigore della normativa, non è riuscita a produrre nulla di concreto.

La documentazione e le indicazioni forniteci fino ad oggi sono state fornite da Operational Standards, all'interno della Direzione Operazioni Volo, competente per le policy, la divulgazione e il rispetto della normativa, ma non per i contenuti di security, che invece dovrebbero essere conosciuti dagli addetti alla security.

Al momento siamo in attesa di un incontro con i responsabili della security Alitalia e della presentazione di questo corso.

Com.te Pierluigi Rossi

STRESS MANAGEMENT

Quante volte durante la giornata, magari parlando con un collega, sosteniamo di essere stressati? Sappiamo esattamente cosa si intende con il termine stress e come gestirlo correttamente a livello aeronautico? Forse no, eppure questo semplice vocabolo rientra di frequente nella lista dei fattori causali di molti incidenti/accidenti. Nelle righe seguenti proveremo a definirlo ed a stabilire alcuni metodi per poterne ridurre gli effetti pericolosi per il volo.

Cos'è lo stress. In medicina lo stress è definito come “la reazione dell'organismo agli stimoli esterni che sovvertono un equilibrio preesistente creando una situazione di disagio”. Questa reazione naturale sollecita il rilascio di alcuni ormoni che stimolano la funzionalità di vari organi incrementando le capacità psicofisiche dell'individuo. Il suddetto processo biologico è in sostanza un meccanismo di autoprotezione che entra in funzione in presenza di pericoli fisici, di situazioni frustranti, dolorose oppure irritanti.

Lo stress ha quindi una enorme influenza sulla nostra vita personale e professionale. Già agli inizi di questo secolo, alcuni ricercatori dimostrarono infatti che ogni individuo opera in condizioni di stress più o meno tangibile e attraverso successivi esperimenti, essi scoprirono l'esistenza di una stretta relazione tra livelli di stress e prestazioni/risultati ottenuti. Più precisamente fu determinato che:

- qualsiasi sia la natura dei vari fattori di stress, il loro effetto si somma a quello degli altri creando un “effetto valanga” che influisce in modo significativo sulle capacità del singolo;
- in situazioni con un basso livello di stress, quando la motivazione e l'attenzione sono minime, si ottengono prestazioni deludenti e risultati mediocri;
- quando il livello di stress si innalza esso inizia a funzionare da stimolante portando alla ottimizzazione delle capacità e delle potenzialità individuali con conseguenti risultati soddisfacenti;
- se il livello di stress continua a crescere raggiungendo valori elevati, le capacità psicofisiche vengono ad essere saturate, le abilità di analisi decadono rapidamente ed aumenta la probabilità di commettere degli errori.

Fattori di stress. L'elenco degli eventi che contribuiscono all'origine dello stress è molto ampio; possiamo comunque dividerlo in due grandi categorie: eventi stressogeni non evitabili ed agenti stressogeni evitabili.

Nei primi rientrano tutte quelle situazioni che non sono in alcun modo prevedibili e che soprattutto non possono essere volontariamente evitate quali la morte di un familiare, incidenti, lesioni personali, licenziamento, problemi finanziari, ecc.

Nel secondo gruppo sono invece riportati tutti quegli eventi che possono essere gestiti semplicemente eliminando la causa che li ha determinati quali riposo non adeguato, mancanza di esercizio fisico, dieta alimentare sbagliata, abusi di alcool e/o medicine, ecc.

E' importante sottolineare che, sia pure entro determinati limiti, l'addestramento tramite la ripetuta e sistematica esposizione agli stimoli stressogeni, consente di sviluppare la resistenza individuale alle molteplici fonti di stress psicofisico connesse con lo svolgimento di una missione operativa.

Sintomi dello stress. Se il livello di stress diviene eccessivo, l'organismo non riesce a scaricare ed a controllare le intense energie psicofisiche che si vengono a generare. Ciò determina stati d'ansia, depressione, irritabilità ed altri effetti dannosi. A lungo andare, questi disturbi possono danneggiare gravemente l'organismo e pertanto devono essere prontamente individuati e neutralizzati.

Il superamento del “livello di guardia” si manifesta con una o più reazioni psicofisiche tipiche quali:

- sensazione di malessere generale e senso di affaticamento;
- emicranie, crampi, dolori muscolari;
- disturbi gastrointestinali, palpitazioni, incremento dei battiti cardiaci;
- insonnia, disturbi nel ritmo sonno/veglia;
- instabilità emotiva, piccole amnesie e disturbi del linguaggio;
- difficoltà a portare a termine compiti, incapacità ad agire in maniera coordinata, perdita della capacità di esplorazione, campo visivo e campo mentale ristretti;
- sensazione di inadeguatezza e di impotenza.

Mentre l'individuazione dei sintomi dello stress negli altri membri del team è semplice ed immediata, non altrettanto semplice è l'opera di autoanalisi necessaria per identificare tali sintomi in se stessi. Il concetto di “lavoro di squadra” proposto nel CRM suggerisce l'adozione di una sorveglianza reciproca idonea ad individuare la presenza di tali sintomi nei nostri collaboratori. Per essere veramente efficace, tale metodo di osservazione presuppone la reciprocità. Quindi, se i propri colleghi mostrano sintomi di stress, è bene invitarli a concedersi una pausa.

Relazione tra carico di lavoro in cockpit e prestazioni dell'individuo. Il carico di lavoro in cabina di pilotaggio varia nelle differenti fasi del volo: è elevato in decollo ed in atterraggio e basso durante il volo in crociera. Nelle operazioni, lo stress è da considerare utile per assicurare un buon livello di prestazioni, se lo stesso è contenuto entro limiti moderati; al di sotto di tali limiti il pilota non avrebbe la necessaria prontezza di reazione e sarebbe in difficoltà nella elaborazione delle informazioni disponibili.

Tuttavia all'aumentare della quantità e dell'intensità degli stimoli esterni, quando lo stress supera il livello ottimale, si incorre in una condizione di ipervigilanza molto gravosa sul piano psicofisico. Diminuisce la capacità di giudizio, non si riesce più a distribuire adeguatamente l'attenzione, si riduce l'area di esplorazione e la profondità di visione degli eventi, diminuisce la capacità di analisi e conseguentemente si reagisce in modo istintivo ed irrazionale agli stimoli esterni esponendosi maggiormente al rischio di errori. Nei casi estremi le capacità operative sono degradate alla diminuita abilità di ricerca ed elaborazione delle informazioni, dalla canalizzazione dell'attenzione, dalla disorganizzazione del comportamento. A parità di altre condizioni, lo stress si innalza a livelli ancora più elevati nei casi in cui il tempo per decidere è limitato o insufficiente.

Consapevoli della criticità del fattore temporale, nella gestione e nella risoluzione delle emergenze, l'anticipazione dei problemi e la loro discussione preventiva nei briefings assume una importanza vitale. Il mancato controllo del carico di lavoro e la mancata assegnazione dei livelli di priorità possono facilitare la "saturazione" delle capacità dell'equipaggio che di conseguenza ignora o comunque non percepisce parte delle informazioni fornite dai sistemi di bordo con possibili conseguenze dannose.

Metodi per il controllo e la gestione dei fattori di stress. Eliminare lo stress dalla propria vita è impossibile, ma è importante imparare a controllarlo così da evitare che questo si accumuli al punto da inficiare le capacità dell'organismo. Per controllare e gestire lo stress si suggerisce l'adozione di due metodi: il primo di gruppo, l'altro individuale.

Il metodo di gruppo prevede che tutti i membri dell'equipaggio si sentano a proprio agio nell'espone un problema senza avere alcun timore di dichiarare che non si sentono in forma e nelle condizioni idonee per volare in sicurezza.

Il secondo metodo per il controllo dei fattori di stress detto "individuale", prevede che ogni singolo membro di equipaggio sia pronto a gestire lo stress individuando le corrette priorità operative, delegando i compiti meno importanti, comunicando il proprio disagio psicofisico, minimizzando l'influenza dei fattori di stress tramite l'addestramento ed un riposo adeguato.

Per concludere ricordiamoci che l'ammettere un momentaneo decadimento delle proprie prestazioni, non è un segno di debolezza, bensì una elevata manifestazione di coscienza professionale che può rompere la ormai famigerata catena degli eventi causali di un incident/accident.

Pil. Matteo Labò

LAVORI IN CORSO: FTL

Si sono svolti in aprile due incontri con ENAC in cui le Associazioni (tutte tranne CISL) hanno presentato una proposta unitaria di normativa, che l'Ente si è impegnato a valutare. Le risposte sono state di apprezzamento per il lavoro presentato. La bozza da noi proposta tiene conto degli studi sulla fatica, e quindi dei cicli circadiani, ed è molto dettagliata nelle definizioni dei riposi, flight duty time, riserve, deroghe e compiti del Comandante. Non la pubblichiamo per non creare confusione, finché non sarà emessa la normativa definitiva da ENAC, ma il documento è disponibile in Associazione per chiunque voglia consultarlo. Il 3 maggio era previsto un incontro tra ENAC, e i rappresentanti delle Compagnie (Assaereo e Confavio) per recepire eventuali proposte. L'incontro però è stato disertato dalle Compagnie stesse, che quindi non hanno espresso alcun suggerimento. Il giorno 26 maggio abbiamo inviato una lettera ad ENAC sollecitando una presa di posizione per preavvisare le Compagnie aeree di una rivisitazione delle norme sui limiti di impiego, a cui non è seguita alcuna risposta. Al momento, da voci non ufficiali, ENAC è in attesa di una possibile approvazione delle norme EU-OPS da parte dell'Unione Europea. In attesa di questa eventualità, sono stati rallentati i lavori per la realizzazione di una normativa Italiana, che ci era stato promesso sarebbe stata pronta per fine giugno.

Com.te Pierluigi Rossi

SICUREZZA VOLO

FORMAZIONE DI GHIACCIO AI MOTORI MD80

Abbiamo ricevuto in questi giorni un Operational Bulletin che ci ricorda come e perché usare gli engine anti-ice su MD80 e soprattutto quali indicazioni si possono avere in caso di formazione di ghiaccio alla presa PT2.

Riteniamo possa essere interessante conoscere un incidente indagato da NTSB, dovuto proprio a questo inconveniente. Evidenziamo che l'incidente è avvenuto in giugno, in condizioni molto simili a quelle che incontriamo anche noi in estate.

4 giugno 2002: l'MD82 della Spirit Airlines, con 105 passeggeri e 6 crew è in volo da Denver a Fort Lauderdale e alle 12:38 locali sta sorvolando Wichita a FL 330. Improvvisamente il Comandante e il Pilota si accorgono che entrambi i motori sono al minimo e la velocità dell'aereo sta scendendo molto rapidamente. Il Comandante stacca l'autopilota ed inizia a scendere. Durante la manovra interviene l'avviso di stallo e lo stick shaker. I motori non rispondono e solo a 17.000 FT i piloti riescono a riavviare prima il motore destro, e poco dopo anche il sinistro. Il volo viene dirottato a Wichita dove atterra regolarmente. Al momento dell'incidente il volo stava attraversando alcuni strati di nubi cirriformi e la temperatura esterna stimata dalle carte meteo del momento era di circa -40° centigradi. Gli antighiaccio motore non erano inseriti. Dal DFDR risulta che i parametri dei motori avevano iniziato a fluttuare da circa 9 minuti, con variazioni di EPR tra 1.74 e 2.04 e variazioni di velocità tra 273 Kts e 260 Kts. Negli ultimi 4 minuti le indicazioni di EPR hanno continuato a fluttuare e la velocità è scesa a 209 Kts, mentre l'assetto è aumentato fino a 4,91 gradi. Infine le indicazioni di EPR sono scese a circa 1.0, la velocità a 187 Kts e l'assetto è arrivato a 8,44 gradi. Da qui è iniziata la discesa e il tentativo di riavviare i motori.

Il riassunto è molto stringato per ragioni di spazio, ma il report integrale è visibile sul sito della NTSB www.nts.gov

Riunioni Dipartimento Tecnico luglio

Vi informiamo che le riunioni del dipartimento Tecnico per il mese di luglio si terranno i giorni:

12 luglio ore 10:00: settori AZ, compagnie private, aeroporti

26 luglio ore 10:00: Sicurezza Volo

www.unionepiloti.it

DIPARTIMENTO TECNICO

DIRETTORE COM.TE PIERLUIGI ROSSI pierluigi.rossi@unionepiloti.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