



A CURA DEL DIPARTIMENTO TECNICO

**TECHNICAL
UPDATE**



N.4 LUGLIO/AGOSTO 2004

Who's Roger ?

L'I.C.A.O. determina il livello minimo di conoscenza della lingua inglese al fine aumentare la sicurezza dei voli internazionali.

Il mercato delle scuole linguistiche, in particolare la piccola parte delle scuole specializzate nell'insegnamento dell'inglese aeronautico, trarrà un grande beneficio da ciò che ha deliberato uno degli ultimi consigli I.C.A.O. in merito ai nuovi standard di linguaggio per piloti e controllori di volo.

Gli emendamenti agli annessi della convenzione hanno infatti sottolineato la necessità di trasformare il livello minimo di conoscenza della lingua inglese da "recommended practice" (pratica raccomandata ma non obbligatoria) a "standard" (norma obbligatoria per ogni Stato aderente all'Organizzazione). Il consiglio ha inoltre stabilito un livello minimo di conoscenza per ogni altra lingua parlata dai controllori ; questo verrà determinato tramite una scala di valutazione oggettiva che misurerà in modo inequivocabile la capacità di esprimersi nella lingua interessata.

Entro Marzo 2008, tutte le nazioni dovranno fornire personale in grado di comunicare in inglese al livello desiderato. Ai piloti sarà richiesto di parlarlo in radiotelefonìa ogni volta che non saranno familiari con la lingua madre dell'ente A.T.C. con il quale sono in contatto.

"Per avere un ordine di idea, la fraseologia aeronautica standard non sarà sufficiente. I piloti ed i controllori dovranno saper comunicare anche in linguaggio corrente" ha affermato Elizabeth Mathews , consulente I.C.A.O. e del progetto "English language" alla Florida-based Embry Riddle Aeronautical University.

Il rafforzamento della proprietà linguistica e la determinazione dei suoi nuovi standard sono il risultato di una iniziativa dell'India che guida allo studio dei collegamenti esistenti tra un livello di conoscenza inadeguato dell'inglese e gli incidenti aerei avvenuti per incomprensioni linguistiche. Nel 1996, 312 persone hanno perso la vita a causa di una collisione in volo sull'India tra un Kazakhstan Ilyushin IL-76 ed un Saudia Boeing 747. Gli investigatori hanno determinato che la causa dell'incidente fu la scarsa conoscenza dell'inglese da parte dell'equipaggio dell'IL-76: i piloti non avevano infatti compreso il livello di volo al quale erano stati autorizzati.

Le incomprensioni linguistiche hanno giocato un ruolo fondamentale nei 10 maggiori incidenti dell'aviazione civile, cinque dei quali nell'ultima decade degli anni '90. E' sufficiente ricordare che il 33% dei morti sul Boeing 747, tra gli anni 1970-97, sono stati attribuiti a fattori inerenti il linguaggio aeronautico. Questi dati includono anche la terribile collisione dei B 747 Pan American e KLM sull'aeroporto di Tenerife

nell'anno 1977; la collisione sopra citata tra l'IL-76 ed il Boeing 747 sull'India e l'incidente di un altro B 747 Korean Air a Guam nel 1997.

Fin dal 1998, anno della 32° assemblea I.C.A.O., la commissione per la navigazione aerea creò un gruppo di studio denominato "Proficiency Requirements in Common English study group" che ha aiutato il segretariato I.C.A.O. a stabilire le basi per le procedure di verifica e di adozione del nuovo livello di inglese richiesto. Questo gruppo di studio è stato supportato anche dagli Stati Uniti, arrivando dopo anni di lavoro ad emettere una serie di raccomandazioni approvate definitivamente dall'ultimo consiglio I.C.A.O. dello scorso Marzo.

Gli sforzi dell'I.C.A.O., oltre alla pubblicazione delle raccomandazioni sopra citate, hanno reso possibile la creazione di una organizzazione volontaria denominata I.C.A.E.A. (International Civil Aviation English Association) che terrà il suo primo seminario nei prossimi 4-5 Settembre in Lussemburgo. L'I.C.A.E.A. organizzerà una serie di corsi, dedicati agli operatori del trasporto aereo, in cui verrà focalizzata l'attenzione sui metodi di sviluppo dei programmi di studio e controllo della lingua inglese per tutti coloro che lavorano nel campo aeronautico.

Entriamo più nel dettaglio:

Comunicazioni e sicurezza

Nelle investigazioni degli incidenti aeronautici occorsi da 1976 al 2000, è emerso che più di 1100 fra passeggeri e membri d'equipaggio hanno perso la vita in eventi in cui la lingua e la non perfetta comunicazione e comprensione ha contribuito al verificarsi degli incidenti.

La fraseologia standard riportata nell'annesso 10 non è considerata una cosa negativa, ma è limitata e a volte non è sufficiente.

L'abilità di comunicare in assenza di un testo preparato (fraseologia standard) è determinante per la sicurezza del volo.

In particolari situazioni, quando lo stress è elevato, perché gli equipaggi si stanno misurando con eventi non totalmente coperti dalla fraseologia standard, una buona conoscenza della lingua inglese è richiesta.

A fronte di quanto emerso nelle investigazioni ecco come l'ICAO è intervenuto.

Che cosa e quando

Il 5 Marzo 2003 l'ICAO ha introdotto negli annessi: 1, 6, 10 e 11 lo standard di proficiency della lingua inglese richiesto a piloti e controllori ATC anche se di madre lingua.

Nel periodo compreso fra il 5 Marzo 2003 e il 5 Marzo 2008 gli stati membri dovranno definire i programmi d'addestramento e di controllo iniziali e ricorrenti.

Il livello minimo di conoscenza richiesto è l'OPERATIONAL LEVEL 4.

La conoscenza della materia non sarà valutata con questionari "multiple choice", ma con sessioni di conoscenza e comunicazione tenute dalle autorità.

Le nazioni che non si adegueranno con quanto richiesto dall'ICAO entro il 5 Marzo 2008 rischiano una limitazione nel riconoscimento internazionale delle licenze.

Sistema addestrativo

L'ICAO fornirà materiale sotto forma di manuali con i criteri per testare al meglio la conoscenza della lingua inglese

I requisiti linguistici ICAO si concentrano sulle abilità di ascolto e conversazione.

Gli insegnanti di lingua dovranno fare riferimento ai livelli di conoscenza codificati, con particolare riferimento al livello minimo richiesto (operational level 4).

Per concludere riportiamo i livelli di conoscenza della lingua codificati dall'ICAO, con i dettagli per il livello 4.

PRONUNCIATION	STRUCTURE	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are used creatively and are usually well controlled. Errors may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work-related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary in unusual or unexpected circumstances.	Produces stretches of language at an appropriate tempo. There may be occasional loss of fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers or connectors. Fillers are not distracting.	Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work-related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.	Responses are usually immediate, appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turn of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying.

Cpt. Cesare Loner / Pil. Matteo Labò

M.T.C.D. a Roma A.C.C.

Eurocontrol ha scelto di testare il nuovo M.C.T.D. (Medium-term Conflict Detection System), ossia un sistema di prevenzione delle collisioni in volo, nelle aree di competenza di Roma A.C.C., al di sopra di FL295.

L'M.C.T.D. è una evoluzione del precedente S.C.T.D. (Short-term Conflict Detection System); questo "vecchio" sistema era in grado di fornire al controllore previsioni, inerenti i due minuti seguenti, su eventuali collisioni in volo tra traffici in contatto radar. Il nuovo sistema fornisce invece al controllore di aerovia una previsione inerente i 15 minuti seguenti garantendo quindi margini di sicurezza maggiori ed una migliore gestione del traffico a lungo termine.

Il software del sistema M.C.T.D. riceve i piani di volo processati dall'A.C.C., i dati inerenti la navigazione dei velivoli (derivati dalle tracce radar) e le clearances inserite dal controllore nelle strip elettroniche dei vari voli. Dopo aver elaborato tutti i dati se il sistema prevederà una collisione, avvertirà il controllore tramite avvisi acustici e visivi.

Pil. Matteo Labò

Qualità dell'aria a bordo degli aeromobili di linea

Quante volte ci siamo chiesti se l'aria che respiriamo a bordo è veramente pulita ed adatta alle nostre necessità fisiologiche?

L'aria viene continuamente filtrata e purificata da appositi filtri presenti a bordo che sono sostanzialmente di due tipi: uno posto a monte del water separator di ogni pack, che ha il compito di filtrare l'aria proveniente dalla bleed valve prima dell'ingresso della stessa nello scambiatore di calore primario e l'altro posto all'ingresso del recirculating fan. Quest'ultimo tipo ha una efficienza di filtraggio pari al 99,7%.

L'aria di ricircolo che entra nella mixing chamber è essenzialmente sterile. Più del 99,9 % dei batteri e dei virus prodotti dai passeggeri viene rimosso da questo filtro HEPA ad alta efficienza simile per caratteristiche a quelli usati in particolari e critiche sezioni degli ospedali ad esempio reparti chirurgici o camere sterili. Questi filtri sono quindi di gran lunga più efficaci di quelli installati in altri tipi di ambienti pubblici.

I filtri non possono essere bypassati e diventano più efficienti con l'utilizzo. Comunque è richiesta una loro sostituzione ad intervalli periodici di manutenzione stabiliti dal costruttore. Alitalia comunque ne assicura la sostituzione ben prima della scadenza fissata.

L'aria in uscita dai pack ha un'umidità relativa di meno del 5% e una concentrazione di ozono di meno di 0,25 parti per milione. La concentrazione di biossido di carbonio rimane invariata rispetto all'aria esterna (circa 350 ppm). All'ingresso della mixing chamber, quest'aria viene combinata con un'uguale quantità di aria filtrata di ricircolo.

I gas non vengono rimossi dai filtri. La diluizione dei gas all'interno della cabina viene assicurato dal continuo flusso di aria esterna. L'aria in cabina viene completamente sostituita da aria esterna circa 12,5 volte l'ora (per un edificio tipo il rateo di ricambio di aria è da 1 a 2,5 volte in un'ora).

Per quanto riportato sopra possiamo affermare quindi con certezza che l'aria presente nella cabina degli aeromobili sui quali lavoriamo ogni giorno è pulita e quindi in alcun modo non nociva per la nostra salute.

Pil. Matteo Labò

Riunioni Dipartimento Tecnico settembre

Vi informiamo che le riunioni del Dipartimento Tecnico per il mese di settembre si terranno nei giorni:

6 settembre ore 10:00: settori AZ, compagnie private, aeroporti

20 settembre ore 10:00: Sicurezza Volo

IL DIPARTIMENTO TECNICO DI UNIONE PILOTI AUGURA A TUTTI UNA BUONA ESTATE !!!!!!!!!!!!!

w w w . u n i o n e p i l o t i . i t

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