



A CURA DEL DIPARTIMENTO TECNICO

**TECHNICAL
UPDATE**



N.6 OTTOBRE 2004

S A F E T Y

La situazione mondiale di crisi del trasporto aereo ci porta sempre più a parlare di risparmio e di riduzione dei costi per le compagnie aeree. Sicuramente è passato il tempo dei fronzoli e delle cose inutili (che comunque contribuivano al fascino del viaggio in aereo), ma l'exasperazione del risparmio non deve mai intaccare gli elementi vitali per la sicurezza dei voli.

Una premessa è d'obbligo: la sicurezza non deve fermare gli aeroplani, anzi al contrario deve ottimizzare le operazioni e quindi consentire di aumentare gli introiti. Sicurezza vuol dire non avere incidenti e quindi non avere costi di riparazione, fermi macchina, aumenti dei premi di assicurazione, cadute di immagine e altro ancora, per non parlare delle perdite di vite umane negli incidenti più gravi. Parlare di sicurezza in alcune realtà non è facile. Soprattutto quando i bilanci di una compagnia sono in rosso cronico la preoccupazione degli amministratori è di fare utili a breve termine, senza preoccuparsi troppo dei rischi che vanno ad affrontare. Il risparmio va spesso a scapito della qualità. Mentre in alcune aree, ad esempio il commerciale, un abbassamento della qualità è sostenibile, e a volte anche gradito dal passeggero se ad esso corrisponde un risparmio sul biglietto, in altre, come la manutenzione, l'addestramento e l'impiego del personale tecnico, non c'è margine, e quindi il risparmio rischia di intaccare direttamente la sicurezza delle operazioni. Queste considerazioni dovrebbero giungere ai vari amministratori quando si parla con tanta insistenza di risparmi, di outsourcing, di terziarizzazione, di tagli di personale.

Proprio per bilanciare questa tendenza penso che oggi sia il momento migliore per parlare di Sicurezza Volo. In Unione Piloti abbiamo deciso di farlo in vari modi: con un convegno, in cui alla sicurezza volo affiancheremo anche la security e la comunicazione; con corsi della durata di una giornata, nell'intento di divulgare i principi della Sicurezza e di stimolare l'interesse per ulteriori corsi ed approfondimenti tra i colleghi associati; con articoli e con la pubblicazione di un CD-ROM che è disponibile su richiesta in associazione. E non mancheranno altre iniziative in futuro.

Sembra una goccia nel mare, ma lo sforzo necessario per realizzare questi progetti è notevole.

Il convegno verrà ampiamente pubblicizzato non appena saremo pronti, ma sin d'ora è benvenuto ogni contributo e suggerimento.

Per i corsi SV, l'intenzione è di farli in gennaio o febbraio. Vi prego di contattarmi prima possibile per farmi sapere il vostro interesse a partecipare. In base alle richieste ci organizzeremo al meglio, anche per permettervi di essere liberi da impiego.

In questo numero riporteremo integralmente la storia di un volo vissuto da un nostro associato, tenendo anonimo sia il pilota che la compagnia. Mi è piaciuto e ci dovrebbe far meditare sui risultati a cui può portare una manutenzione fatta al risparmio.

Chiudo con la pubblicità di Lufthansa perchè mi piacerebbe vederla copiata da altre compagnie: *"Piloti esperti che seguono regolarmente corsi di perfezionamento. Meccanici che controllano e ricontrollano anche ogni singolo bullone. Assistenti di volo che ti lasciano sognare tranquillamente..."*. Per il momento in Alitalia abbiamo preso da loro qualche pezzo di contratto. Chissà che un giorno cambieremo anche il modo di fare pubblicità...

Com.te Pierluigi Rossi

Incredibile... ma vero! Storia di un volo (fortunatamente) finito bene.

Nelle passate settimane è giunto al Dipartimento Tecnico un articolo, scritto da un associato, interessante in termini di sicurezza. Come già anticipato dal Direttore del Dipartimento Tecnico nell'editoriale, abbiamo deciso di pubblicarlo in versione integrale così da permettervi di constatarlo, su testimonianze reali, che in qualche caso (solo pochi per fortuna), in volo le cose non vanno proprio come si vorrebbe. Ancora una volta vi invitiamo a scrivere e spedirci le vostre esperienze che ritenete possano essere utili anche ai colleghi. Buona lettura...

Ferry Flight da Exeter (EXT) a Liegi (LGG)

D'accordo con il Comandante, desidero presentare la storia del volo che intende essere esclusivamente un resoconto dei fatti nella loro sequenza, per condividere l'esperienza con gli altri colleghi.

L'aeromobile era stato due settimane ad Exeter (UK) presso la Fly Be per il Check C. Durante l'ispezione, la cargo door aveva ricevuto la massima attenzione negli ultimi giorni, concentrando gli sforzi dei tecnici e ritardando la consegna originariamente prevista per domenica 29 agosto, spostata inizialmente a lunedì 30 e finalmente al martedì 31 agosto alle ore 19:00 locali.

Dopo i controlli previsti dal Check C, all'accettazione la notte del 30 agosto, l'equipaggio aveva riscontrato varie avarie: lo "stand-by" attitude indicator U/S, la map-light del CM1 INOP, la lampadina del PULL GRND OPS era INOP, infine le bombole di ossigeno non erano cariche. Lo stand-by attitude indicator veniva sostituito, ma al ritorno a bordo il Com.te tirava il "FAST ERECTION KNOB" per l'allineamento manuale dello strumento che usciva in tal modo dalla sua sede. Il tecnico che è intervenuto successivamente ha poi dovuto semplicemente avvitare le viti che trattengono nella sede lo strumento stesso.

Dopo diversi rinvii l'equipaggio è andato in albergo alle 2.00 del mattino del 31.

La partenza è quindi stata fissata per le ore 19.00 locali del 31, all'effettuazione dei controlli pre-volo, mentre il comandante effettuava il giro esterno, si rilevava la spia dello STALL WARNING sul MWP accesa, richiedendo nuovamente l'intervento di un tecnico Fly Be.

Finalmente si parte, il Comandante è PF, la clearance ci autorizza fino a FL190, prima di giungere a FL120 sul MWP appare la spia DOOR NOT SHUT, chiediamo di livellare a FL120, controlliamo visivamente entrambe le porte anteriori e le relative spie poste sulla service door, ma nulla indica che le porte non siano chiuse.

Chiediamo tramite la torre di controllo di Exeter se la Fly Be vuole che rientriamo o se possiamo proseguire per Liegi, lasciano a noi la decisione: proseguiamo.

Poco dopo, a FL 120, la spia REAR BAY HI TEMP si accende. Il PF chiama la check-list di emergenza. Questa, nel caso di "NOT AIR REQUIRED" (in considerazione dell'indicazione di una porta non chiusa si sceglie di non pressurizzare l'a/m), richiede l'esclusione di APU AIR, ALL ENG AIR OFF, PACKS 1 & 2 OFF e RAM AIR OPEN.

Chiediamo di poter continuare a FL120 per LGG e Londra fornisce diverse HEADING fino a KOK e quindi diretti a LGG. Il tempo è sereno per tutta la durata del volo.

Il CM2 al calare della luce scopre che il comando della FLOOD and STORM light non funziona, o è spento o è in STORM.

Durante il volo effettuiamo i controlli previsti dalla Emergency check-list nel caso di Rear Bay Hi Temp (air required) per capire la natura del problema, ma la spia si riaccende e la relativa temperatura sale notevolmente. Proseguiamo in RAM AIR OPEN.

La discesa viene iniziata a circa, 50 NM da LGG su richiesta di BRU, decidiamo di scambiarci le funzioni per effettuare un self training CAT II approach upgrading, PF è adesso il F/O.

Durante la discesa a FL 70 si accende la spia HYD sul MWP e infatti il livello del liquido idraulico (YELLOW SYSTEM) è in rapida diminuzione. La check list relativa richiede la AC PUMP OFF, la ENG 2 PUMP OFF, il PTU OFF, conseguentemente avremo disponibili solo green wheelbrakes, flaps half-speed operations, no asymmetry brakes, roll spoilers inop, lift spoiler efficaci per due terzi, reduced rudder operation, stand by fuel pump inop.

Cancelliamo l'idea di effettuare il CAT II approach upgrade ed il comandante riprende la condotta dell'a/m, si richiede un vettoramento per atterrare quanto prima a LGG per ILS CAT I 23L, il vento è 230/7 KTS, la pista è lunga.

Alla prima estensione dei Flaps la spia FLAP FAULT warning si accende, quindi a 160 KIAS la spia RUDDER LMTR si accende e rimane accesa. L'atterraggio avviene senza ulteriori inconvenienti, prima dell'arrivo abbiamo chiesto il GPU per non avviare l'APU e mantenere a basse temperature la rear bay area per l'ispezione del tecnico. Informato LGG dei problemi tecnici, rimaniamo comunque a disposizione per un volo a Malmo o Stoccolma nella serata, qualora l'aereo fosse di nuovo operativo.

Il tecnico alla prima ispezione rilevava il duct n. 2 PACK Valve non connesso, e una perdita di liquido idraulico dal motore n.2 che era completamente ricoperto dal liquido stesso.

Gli interventi richiesti, non consentivano all'aeromobile di partire prima di quattro ore e quindi l'equipaggio andava in albergo.

Lettera firmata.

A voi i commenti...

Comunicazioni all'avanguardia per la SAS

Un Boeing 737 della compagnia aerea scandinava SAS è stato da poco certificato per utilizzare il "Controller Pilot Data Link Communications" (CPDLC), un impianto che permette le comunicazioni tra servizi di controllo del traffico aereo e pilota in data-link. Il 737 di SAS è stato il primo aeroplano europeo ad ottenere questa certificazione, seguita ad alcune ore di prove durante le quali i piloti e l'ATC di Maastricht (Eurocontrol) si sono scambiati oltre 35 messaggi tra i quali trasferimenti, clearances, cambi di frequenze e istruzioni per controllare gli apparati VHF COM. Ottenuta la certificazione, la SAS ha comunicato che entro la fine del 2004 l'impinto sarà installato su 19 dei 55 Boeing 737 in flotta.

Autoprotezione dagli attacchi esterni per i liner

La divisione Defence Electronics di EADS e Lufthansa Technik hanno firmato da pochi mesi un accordo di collaborazione per l'integrazione di impianti elettronici di autoprotezione sugli aeroplani civili maggiormente esposti al fuoco di missili spalleggiabili, sovente utilizzati dai terroristi. Questi sistemi di protezione comprendono sensori in grado di rilevare un missile in avvicinamento e ricomunicare i dati ad un computer che automaticamente può avviare una azione di scampo, attivando le contromisure più adeguate "ingannando" il seeker (testata di ricerca e guida) del missile. In questo particolare settore EADS Defense Electronics dispone di una ampia gamma di prodotti, essendo già fornitore di macchine militari come A 400M, Eurofighter, NH 90 e Tiger. Per questo motivo spetterà a lei fornire i sistemi, che saranno poi integrati nelle cellule da Lufthansa Technik, azienda specializzata nella manutenzione, revisione e conversione di liner ma anche nella progettazione delle cabine di velivoli per il trasporto di personalità governative e di privati. In questo particolare settore EADS Defence Electronics collabora già con la Avisys, un'azienda statunitense famosa per gli impinti di protezione di aerei VIP.

2003: ritardi in calo

Eurocontrol ha comunicato che il 2003 è stato un anno eccezionale per ciò che riguarda i ritardi di voli dovuti a traffico aereo nell'area Europea. A fronte di un incremento del 2,8 per cento dei voli, c'è stato un calo del 29 per cento del ritardo medio per singolo volo. La giornata più trafficata è stata il 12 Settembre, con 28.173 voli.

Pil. Matteo Labò

Traffico aereo: ENAC diventa Autorità nazionale di vigilanza

In data 8-9-2004 è stato emanato il decreto legge riguardante “interventi urgenti nel settore dell’aviazione civile”.

Con tale atto viene assegnata ufficialmente all’ENAC la funzione di “regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea”, individuando così in tale ente l’autorità nazionale di vigilanza come richiesto dal regolamento CE 549/2004 che “stabilisce i principi generali per l’istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro»)”. Restano attribuite all’ENAV s.p.a. (e all’AMI) le funzioni di istruzione, addestramento e aggiornamento professionale del proprio personale e la responsabilità di assicurare la conformità degli apparati e dei sistemi di radio-navigazione alle regolamentazioni vigenti e la loro efficienza.

Tuttavia la vera novità è rappresentata dall’articolo 2 il quale individua nell’ENAV (sotto la vigilanza dell’ENAC e previo accordo con il gestore aeroportuale), l’ente che “*disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull’area di manovra ed assicura l’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.*” (comma 1).

Il secondo comma individua nel gestore aeroportuale colui che, sempre sotto la vigilanza dell’ENAC e previo coordinamento con ENAV, “*assegna piazzole di sosta agli aeromobili ed assicura l’ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l’attività di movimentazione degli aeromobili.*”

Viene infine assegnata al gestore aeroportuale la responsabilità di informare tempestivamente l’ENAC e l’ENAV “*in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull’area di movimento dell’aeroporto, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea.*”

L’ENAC dovrà adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il **REGOLAMENTO DI AEROPORTO** e il **PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE**.

Attualmente il decreto è all’esame della 8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni) del Senato per la conversione in legge. Sono stati presentati diversi emendamenti. Restiamo in attesa di vedere il “prodotto finito”.

F/O Enzo Mangiavacchi

www.unionepilotti.it

DIPARTIMENTO TECNICO

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

VICEDIRETTORE COM.TE MAXIMO MENNITI max.menniti@unionepilotti.it

RESP. COMUNICAZIONE TECNICA PIL. MATTEO LABO’ matteo.labo@unionepilotti.it

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

SEGRETERIA segreteria@unionepilotti.it Tel. 06/65670831



UNIONE PILOTI