



A CURA DEL DIPARTIMENTO TECNICO

# TECHNICAL UPDATE



N.10 FEBBRAIO/MARZO 2005

## FIUMICINO AUMENTERÀ LA SUA CAPACITÀ OPERATIVA E COMMERCIALE

Il giorno 8/02/05 presso gli uffici Enav di Fco è stato presentato il piano R.I.S.E (Ristrutturazione Settori) che riguarda la ristrutturazione di tutto il traffico in entrata e uscita dalla TMA di Roma e dall'aeroporto di Fco.

Il progetto si attuerà alla fine di Febbraio con una sperimentazione di 90 giorni e l'ENAV, presentandolo agli operatori del settore, si augura di poterlo rendere ufficialmente operativo entro Maggio/Giugno.

Noi piloti, saremo i maggiori utilizzatori di questa innovazione e sarà nostro compito verificarne attentamente la fattibilità, attuando un processo di feedback sulle procedure che verranno applicate, per giungere ad una valutazione il più possibile rispondente alle esigenze degli operatori e del nuovo modo di condurre il traffico aereo.

Il progetto di portata epocale, rivisita tutta la TMA di Roma, i settori di arrivi e partenze da e per Fco / Cia / Pratica / Guidonia.

Le novità più importanti per Fco saranno:

1. l'area aeroportuale sarà divisa in due aeroporti: uno a EST ( 16 left /34 right) e uno a OVEST (16 right /34 left)
2. le sid saranno tutte proiettate solo su settori NORD /SUD
3. sarà previsto un largo sottovento sinistro sul mare per la 34 left
4. verranno utilizzate tutte le piste di Fco considerando 5 scenari operativi:
  - scenario A: pista 25 per i decolli e pista 16 left e 16 right per gli atterraggi
  - scenario B : pista 16 left e 16 right decolli e atterraggi
  - scenario C: pista 34 left e 34 right decolli e atterraggi
  - scenario D: pista 25 per il decollo , pista 34 left e 34 right per gli atterraggi
  - scenario E : pista 25 e 34 left per i decolli e pista 16 left per gli atterraggi
5. verranno istituiti degli speed limit point in tutta l'area che dovranno essere scrupolosamente osservati per la sicurezza e la fluidità delle operazioni.
6. verranno rivisitate tutte le SID, STAR di Fco e Cia
7. le movimentazioni a terra saranno tutte codificate in base alla destinazione e allo scenario in atto
8. avendo di fatto diviso Fco in due aeroporti, verranno istituite frequenze diverse su ognuno di essi con il risultato di avere meno chiamate radio sia in arrivo che in partenza.

L'ENAV cercherà di ridurre il più possibile l'impatto di queste novità sui Piloti e sui controllori, dando ai primi cartine con maggiori dettagli sulle modifiche apportate, e ai secondi una sperimentazione pratica di almeno 90 giorni per renderli familiari con i cambi di scenario.

In questa fase di cambiamento, l'aspetto sicurezza è stato più volte affrontato, portato all'evidenza e risolto in funzione del cambio radicale che si avrà con l'attuazione delle nuove procedure.

Ci auguriamo che i Piloti, tutti, nella loro grande professionalità, aiutino i controllori di volo a sostenere questo cambiamento epocale, rispettando scrupolosamente le indicazioni scritte sulle nuove cartine di procedura e come feedback, proporre consigli per una migliore utilizzazione del servizio. Da ora in poi auspichiamo che, quel controllo del traffico aereo che abbiamo sempre ammirato a Londra, Francoforte , New York, Chicago, farà parte della nostra Italia e della nostra cultura , facendoci così sentire più vicini a realtà che fino a ieri consideravamo irraggiungibili.

*Cpt. Carlo Grisogoni*

# ENAC-FTL E NORMATIVA EUROPEA

Il 26 gennaio 2005 il Consiglio di Amministrazione di ENAC ha approvato il "Regolamento sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per il personale navigante". Questa normativa, secondo gli addetti ai lavori di ENAC, ha adeguato l'Italia alla futura normativa europea in materia.

La JAR-OPS SubPart Q OPS esiste ad oggi solo in bozza ed è osteggiata dai piloti europei. ENAC fa comunque riferimento a questa, come modello preso per stilare la nuova normativa FTL. Per questo ho fatto un confronto diretto tra le due normative: ne sono venute fuori alcune interessanti osservazioni che vorrei condividere con voi.

Cominciamo dalle definizioni.

Una prima interessante differenza la possiamo vedere nella definizione di "Giorno singolo libero dal servizio" o "A Single Day Free of Duty".

Ecco la JAR-OPS: "A single day free of duty shall include two local nights. A rest period may be included as part of the day off". La definizione di "local night" è la medesima per le due normative: "Un periodo di 8 ore fra le 22.00 e le 8.00, ora locale". In pratica il nostro giorno libero, secondo la JAR-OPS deve includere due notti locali (30 ore minimo) e, lo vedremo in seguito, ogni sette giorni, un periodo minimo di riposo di 36 ore.

Vediamo cosa è scritto nella circolare ENAC: "periodo libero da qualunque impiego che comprende due notti locali consecutive o, in alternativa, un periodo libero da qualunque impiego di durata non inferiore a 33 ore che comprende almeno una notte locale. Il periodo di riposo può includere una parte del giorno libero dal servizio".

L'alternativa di ENAC consente il godimento del giorno di riposo di un membro di equipaggio, con l'impiego in due giorni consecutivi. Infatti, se il servizio termina, ad esempio, alle 10.00 di un determinato giorno, il fortunato di turno sarebbe pronto a partire, avendo fatto il giorno di riposo minimo previsto, alle 19.00 del giorno successivo.

Parliamo ora dei limiti cumulativi dei tempi di volo e dei periodi di servizio.

JAR-OPS stabilisce un limite di 190 ore di servizio in 28 giorni consecutivi mentre ENAC ne prevede 200. Qui è evidente l'adeguamento della normativa alle esigenze degli operatori.

Altra interessante novità di ENAC rispetto alla JAR-OPS è l'esclusione delle operazioni post-volo dopo l'ultima tratta, dal Periodo di Servizio di Volo (PSV); esse, infatti, vengono considerate come servizio e vanno conteggiate ai fini della determinazione del successivo periodo di riposo. Questo provoca un allungamento artificiale dei PSV massimi previsti nella tabella di ENAC-FTL. Ovviamente di questa distinzione non vi è traccia nella JAR-OPS: si tratta di un modo per aumentare di una mezz'ora i periodi di PSV massimi degli equipaggi italiani.

I limiti di PSV massimi di ENAC sono comunque peggiorativi rispetto a quelli della JAR-OPS.

Per quanto riguarda il posizionamento (must-go) secondo la JAR-OPS esso conta come PSV ma non come tratta, mentre ENAC-FTL lo considera PSV solo per il 50% e solo quando al termine del trasferimento non è previsto il riposo minimo; in pratica, questa norma

consentirebbe, ad esempio, l'invio must-go di un equipaggio a New York con rientro immediato in Italia. Un vero regalo per le compagnie.

Arriviamo ora al doloroso capitolo del riposo.

Sia ENAC-FTL che la JAR-OPS prevedono un periodo minimo di riposo pari al precedente PSV, con un minimo di 10 ore se fuori sede o 12 se presso la base di servizio. Entrambe le normative, inoltre, prevedono che al membro di equipaggio sia data adeguata sistemazione ed una opportunità di sonno di almeno 8 ore. Ma qui ENAC aggiunge "In ogni caso, il riposo minimo può essere ridotto fino ad 8 ore se il precedente PSV è minore o uguale ad 8 ore".

Suona familiare?

Dal contratto Alitalia: "Una volta al mese potrà essere pianificato un riposo di 8 ore nel caso che l'FDP precedente il riposo sia minore o uguale di 8 ore (sic)".

Con buona pace della normativa europea!

E ancora! JAR-OPS: "An operator shall ensure that the minimum rest provided is increased periodically to a weekly rest period, being a 36 hours period including two local nights, such that there shall never be more than 168 hours between the end of one weekly rest period and the start of the next".

ENAC-FTL: "L'operatore deve assicurare che il riposo minimo previsto, sia periodicamente incrementato, **prevalentemente** presso la base di servizio, ad un periodo di riposo non inferiore a 36 ore comprendente almeno una notte locale in maniera da costituire un periodo di riposo settimanale; l'intervallo massimo fra la fine di un periodo di riposo e l'inizio del successivo non può superare 168 ore".

La vedete la differenza? Innanzitutto ENAC ci tiene a precisare che il riposo settimanale deve essere goduto prevalentemente presso la base di servizio: ciò a significare che il riposo settimanale può essere anche effettuato a Cancun o a Cuba o a Sharm; l'importante è non esagerare!

Inoltre, quanto scritto è in contraddizione con la definizione di giorno libero da servizio dato nelle definizioni: là 33 ore, qui 36 ore.

Il succo ovviamente non cambia: un membro di equipaggio ha diritto ad un giorno libero dopo 168 ore (7 giorni) dal termine del periodo di riposo precedente, ma il fatto di aver omesso le due notti locali previste dalla JAR-OPS ha come conseguenza che egli possa essere impiegato per 7 giorni consecutivi, termini il suo servizio alle 9.00 e sia pronto a ripartire alle 21.00 del giorno successivo per altri 7 giorni. Impiego non-stop: un sogno per qualsiasi compagnia aerea.

Qui mi fermo.

Purtroppo l'impressione finale è che ancora una volta ENAC abbia accolto senza molta resistenza le esigenze commerciali, senza tenere in alcun conto le osservazioni dei piloti (che abbiamo inviato in più occasioni, in corso d'opera). Ora la normativa è all'esame del Ministero dei Trasporti. La speranza a questo punto è che non venga ulteriormente peggiorata.

*F/O Fabio Consoli*

# UN SOLO CIELO (Nuove tecniche per la sicurezza e la regolarità dei voli)

La gestione avanzata dei dati di volo per la soluzione anticipata dei conflitti ed il "radar virtuale" aprono nuovi orizzonti nell'area ATC; in questo ultimo periodo Eurocontrol e FAA stanno infatti sviluppando ed implementando nuove tecniche di gestione del traffico aereo.

La risoluzione dei conflitti di traffico a medio termine (cioè fino a 20 minuti prima che due velivoli siano a rischio di collisione) è uno degli obiettivi primari di Eurocontrol, che è divenuto un leader mondiale di questo settore.

Al programma MTCD (Medium-Term Conflict Detection) messo a punto due anni orsono e monitorato dal Centro sperimentale di Brétigny, presso Parigi, hanno partecipato i Centri di controllo di Malmo, di Roma e di Maastricht. Decine e decine di controllori si sono alternati davanti allo schermo di "consolle ombra" collegate con il sistema operando sul traffico effettivamente in volo, utilizzando il nuovo sistema di elaborazione avanzato dei dati di volo.

Inserendo le clearance (istruzioni operative di separazione per il software), il sistema evidenzia i possibili conflitti e fornisce anticipatamente le opzioni per la loro risoluzione con il minimo ritardo per ciascun volo. Ciò consente di operare in piena sicurezza con carico di lavoro ridotto e di aumentare la capacità di traffico. Le prove intensive delle quali abbiamo già parlato nei precedenti numeri di Technical Update hanno fornito indicazioni importanti su questo elemento fondamentale del futuro sistema di gestione del traffico sul quale si basa il programma Single Sky definito dalla Commissione Europea.

Uno sforzo analogo è in corso negli Stati Uniti, dove la FAA sta portando a termine con la divisione Air Traffic Management della Boeing il programma di sperimentazione Safe Flight 21 che utilizza la tecnologia ADS-B. Si tratta di un sistema che fonde le funzioni di comunicazione terra-bordo-terra, navigazione e sorveglianza, fornendo la visualizzazione del traffico sia ai controllori che agli equipaggi. L'elaborazione delle informazioni di posizione, quota e velocità derivati dal sistema GNSS-GPS consente di ottenere una visualizzazione del tipo "radar virtuale" mentre le comunicazioni a voce vengono sostituite da messaggi scritti via data-link.

Un sistema analogo, denominato Petal, è in prova presso Eurocontrol.



*Pil. Matteo Labò*

## Gli appuntamenti di Marzo

8 e 23 marzo stage SV

9 e 22 marzo corso JAR/FCL

22 marzo riunione Dipartimento Tecnico

## DIPARTIMENTO TECNICO

DIRETTORE COM.TE PIERLUIGI ROSSI [pl.rossi@fastwebnet.it](mailto:pl.rossi@fastwebnet.it)

VICEDIRETTORE COM.TE MAXIMO MENNITI [max.menniti@unionepiloti.it](mailto:max.menniti@unionepiloti.it)

RESP. COMUNICAZIONE TECNICA PIL. MATTEO LABO' [matteo.labo@unionepiloti.it](mailto:matteo.labo@unionepiloti.it)

COORDINATORE F/O FABIO CONSOLI [duke.fc@tin.it](mailto:duke.fc@tin.it)

SEGRETERIA [segreteria@unionepiloti.it](mailto:segreteria@unionepiloti.it) Tel. 06/65670831



UNIONE PILOTI