

EDITORIALE

La normativa FTL è un argomento importante per la qualità della nostra vita, perché è quella che regolerà l'impiego dei piloti ed è ad essa che i vari contratti di tutte le compagnie italiane faranno riferimento.

Non possiamo prevedere per quanto tempo resterà in vigore senza emendamenti, ma se guardiamo al passato, la circolare Enac 41/23100 era in vigore dal 1979, ventisei anni. E' il tempo di una generazione di piloti. Vedendo con quanta difficoltà ENAC è riuscita ad approvarla, penso che, salvo rivoluzioni tecnologiche, anche la normativa in vigore dal 1° Aprile 2005 durerà molti anni.

E' anche improbabile l'influenza di una eventuale normativa europea, per vari motivi, non ultimo il fatto che accettando noi piloti italiani questa normativa dimostriamo a tutta l'Europa che essa è praticabile.

Fatta questa premessa, per giustificare la presenza quasi costante di articoli e commenti sull'argomento FTL su queste pagine, voglio dirvi che i limiti di volo non sono l'unico tema di cui si occupa il Dipartimento Tecnico.

Un altro problema che si fa sempre più attuale e che ha una importanza pari a quella dei limiti è la gestione dei riporti sia obbligatori che volontari, all'interno di un sistema nazionale ed europeo di Flight Data Monitoring. Di questo avevamo accennato anche sul n° 8 del Technical UPDate.

Il giorno 20 Aprile vi è stato un primo incontro con Enac sull'argomento, in cui è stata anticipata l'intenzione dell'Ente di essere supervisore della raccolta dei dati di proprietà delle singole compagnie e di creare un modello di accordo tra le compagnie e i piloti.

Tra le attività del Dipartimento Tecnico vi è stata anche la partecipazione costante ad incontri con l'ANSV.

Dopo il rinnovo del C.d.A. dell'Agenzia, il Presidente Bruno Franchi ha deciso di istituire degli incontri mensili con le rappresentanze dei piloti, per garantire uno scambio di informazioni utile sia ai piloti che all'Agenzia stessa.

Il Dipartimento Tecnico continua anche ad organizzare sia i corsi JAR-FCL che gli stages Sicurezza Volo.

Grazie a Stefano Bergnach, a Cesare Loner e a Giovanni Micheloni, si è tenuto a maggio il 9° Corso JAR, a cui seguirà una pausa estiva, per riprendere ad Ottobre.

Ringrazio invece Pietro Daghetti ed Enzo Mangiacavacchi per gli stages Sicurezza Volo. Il 4 Maggio si è tenuta la 3^a edizione, dedicata alla Polizia di Stato, settore che è stato funestato negli ultimi tempi da una serie di incidenti mortali.

Vi ricordo che lo scopo dello stage è di divulgare quelli che sono i principi su cui si fonda ogni attività dedicata alla Sicurezza del Volo. Anche gli stages saranno sospesi per il periodo estivo e riprenderanno a settembre. A breve verrà attivata sul sito di UNIONE PILOTI un'area dedicata ad essi, con tutte le informazioni necessarie e il calendario, per permettervi di prenotare per tempo. Spero di vedervi numerosi.

Per concludere, tra le altre attività del Dipartimento Tecnico, vi ricordo anche la partecipazione alle riunioni tecniche dei vari settori Alitalia, a cui mi propongo di dare più risalto su queste pagine in futuro.

Cpt. Pierluigi Rossi

IL LIMITE DEI LIMITI!

Ovvero quando ENAC emette una normativa per regolamentare i FTL non in base a studi scientifici consolidati ma seguendo le indicazioni commerciali delle compagnie aeree.

Da pochi mesi è entrato in vigore il nuovo regolamento, emanato dal Consiglio di Amministrazione di ENAC SpA, concernente i limiti di servizio e di volo del personale navigante.

Ci aspettavamo una normativa moderna, rispettosa dei più elementari concetti di salvaguardia, magari anche un pochino orientata a favore delle compagnie aeree, certamente colpite e tartassate in questi ultimi anni da situazioni

sfavorevoli come il terrorismo e l'aumento del costo del petrolio, ma comunque sempre con un occhio attento al primo e imprescindibile fattore che è fondamentale per un paese moderno ed evoluto: la sicurezza del volo. E invece ci troviamo oggi a dover constatare come la prima preoccupazione degli estensori di questa normativa sia stata la ricerca di una maggiore produttività anche a costo di ignorare spudoratamente i molteplici studi scientifici con raccomandazioni che andavano in tutt'altra direzione.

A questo punto non si può rimanere in silenzio, trattandosi di operazioni in cui la salvaguardia dei passeggeri, oltre che del personale navigante, non può e non deve scendere a compromessi.

Vediamo allora alcune raccomandazioni che sono state totalmente ignorate.

FDP (Periodo di Servizio di Volo) - Uno studio della DERA (Defence Evaluation and Research Agency¹) raccomanda di non superare un FDP di 10 ore se interessa operazioni in orario notturno e 12 ore se diurno². Alla stessa conclusione arriva uno studio condotto dal DLR³ (Centro Aerospaziale Tedesco). Questi limiti andrebbero ridotti di 45 minuti per ogni tratta successiva alla prima⁴. Si raccomanda di applicare un'ulteriore riduzione quando il servizio termina all'interno della finestra circadiana inferiore⁵.

Per l'ENAC invece l'FDP massimo è di 14 ore, anzi 14 ore e 30 minuti visto che la definizione di FDP di ENAC non comprende il servizio post-volo.

Riposo - Il riposo minimo deve essere correlato al servizio effettuato e non al solo FDP. Quanto riportato negli articoli 9.1.1 e 9.1.2 è come minimo ambiguo laddove considera il "precedente periodo di servizio/PSV.". Quindi cosa si deve considerare, il servizio o il PSV? Questa ambiguità lascia spazio ad interpretazioni potenzialmente in disaccordo con evidenze scientifiche⁶.

Come se non bastasse, l'articolo 9.1.4 consente all'ENAC di autorizzare un'ulteriore riduzione del riposo fuori sede, su richiesta dell'operatore, "a fronte di dimostrate e specifiche esigenze operative e di adeguate misure compensative." Vale a dire che le esigenze operative (cioè commerciali) possono prevaricare le esigenze di sicurezza, purché adeguatamente ricompensate. E questo non solo va contro la logica e il buon senso ma viola lo spirito di una regolamentazione che dovrebbe, tra l'altro, anche evitare situazioni di concorrenza sleale.

Ma non basta. Con l'articolo 9.1.5, si giunge all'assurdo che il riposo minimo può essere ridotto a 8 ore, senza bisogno di autorizzazioni ministeriali o altro, se il precedente PSV è minore o uguale a 8 ore. Vale a dire che in questo caso viene tollerata una deviazione enorme dai parametri minimi di sicurezza sia perché non si considera il servizio ma solo il PSV e sia perché un periodo di riposo di 8 ore comporta necessariamente una quantità di ore di sonno decisamente inferiore (infatti il periodo di riposo comprende oltre agli spostamenti da/per il luogo di sosta anche il tempo per le normali operazioni fisiologiche e di alimentazione). In pratica questa norma consente, ad esempio, di effettuare anche più di 12 ore di servizio con un PSV di 8 ore e terminare alle ore 22:00 e poi riprendere servizio alle 6:00, servizio si badi bene senza limitazioni, e senza necessità per l'operatore non dico di chiedere l'autorizzazione ma neanche di notificare in un secondo momento la riduzione del riposo concesso. Scandaloso.

Queste sono solo le più eclatanti situazioni che abbiamo riscontrato leggendo questa normativa, ma ce ne sono altre che tralasciamo in questo momento per brevità.

Possiamo intuire le pesanti pressioni che ENAC avrà subito da parte di alcune Compagnie Aeree. Non riusciamo però a capire su quali elementi ENAC abbia basato i parametri contenuti nella direttiva. Noi possiamo produrre diversi documenti elaborati da istituzioni indipendenti ed autorevoli che suffragano le nostre convinzioni. Può ENAC, a supporto di quanto emanato, fare altrettanto?

F/O Enzo Mangiavacchi

¹ Dal 2 luglio 2001 la DERA si è scissa in due grandi organizzazioni: QinetiQ, che è la più grande compagnia tecnico-scientifica inglese e la DSTL Defence Science and Technology Laboratory, agenzia del Ministero della Difesa britannico

² (QinetiQ) "Based on these results, supported by research, we would recommend that unaugmented flight duty periods overnight should not exceed 10 hours. A maximum of 12 hours is permissible for two-crew operations during the day ..."

³ (DLR Institute of Aerospace Medicine Germany) "... two-pilot crews should be limited to 12-hour FDPs during day-time operations and to 10-hour FDPs during nighttime operations".

⁴ (QinetiQ) "In particular, these results indicate that the current reduction in duty time of 0.75 of an hour for each additional sector should not be reduced".

⁵ Finestra del ciclo circadiano inferiore (Window Of Circadian Low – WOCL): il periodo fra le 02.00 e le 05.59 ora locale.

⁶ (From Laboratory to Flightdeck: Promoting Operational Alertness – Rosekind, Dinges 1997: The Challenge: Merging Science with Operations – Issue two page 6) "The complement to an appropriate minimum rest is the length of continuous wakefulness, traditionally identified as the duty time."

PIANI DI EMERGENZA AEROPORTUALE

Nel numero 7 di Technical UPDate avevamo accennato alle funzioni degli enti coinvolti in un'emergenza che avvenga nelle vicinanze o all'interno di un aeroporto. Concludiamo la trattazione dell'argomento entrando nel dettaglio dei compiti di tali enti.

ATC

La Torre di Controllo (o APP, o AFIS) deve notificare immediatamente l'emergenza a tutti gli enti previsti.

Con priorità assoluta deve contattare i servizi antincendio per fornire informazioni sul tipo di emergenza e altri dettagli essenziali: il luogo dell'incidente, il tipo di aeromobile, il carburante a bordo, il numero dei passeggeri, eventuali merci pericolose.

Questa comunicazione è di vitale importanza e si deve fare il possibile per evitare confusione. La definizione della posizione esatta è essenziale e si dovranno inoltre fornire informazioni sugli accessi e sulle strade da utilizzare.

Il ruolo della TWR è fondamentale perché normalmente è l'ente che riceve per primo la notifica dell'incidente per cui ha la responsabilità delle procedure iniziali di coordinamento sia in termini di contenuto sia in termini di chiarezza e assertività.

E' necessario che la TWR disponga di apparati radio e telefonici dedicati da utilizzare solo in caso di emergenza (linee "calde").

E' importantissimo inoltre, che le procedure descritte nel piano eliminino del tutto la possibilità che avvengano doppie comunicazioni, cioè l'unico ente che deve comunicare lo stato di emergenza deve essere solo e necessariamente la TWR.

SERVIZI ANTICENDIO

Il personale antincendio deve essere addestrato ad affrontare le condizioni iniziali di emergenza e garantire, oltre ovviamente alle operazioni di spegnimento incendi, le preliminari azioni di soccorso medico e tecnico.

I VV.FF. sono i primi che raggiungono il velivolo interessato e in determinate condizioni possono essere gli unici sulla scena dell'evento anche per parecchio tempo, per cui è indispensabile che sappiano affrontare le varie situazioni.

Anche in questo caso particolare attenzione deve essere data alle comunicazioni, per cui è necessario che la catena di comando e controllo dei VV. FF. sia chiaramente definita e siano disponibili mezzi di comunicazione assolutamente affidabili e ridondanti.

Un altro aspetto da valutare è la dotazione degli automezzi: essi devono essere equipaggiati con le dotazioni tecniche necessarie e devono avere a bordo la mappa dell'aeroporto, i numeri di telefono necessari e una chiara indicazione delle aree di interesse e degli accessi aeroportuali (cancelli, scavalcamento dei fossi, zone da evitare; ecc.).

Sarebbe inoltre opportuno che tutti i mezzi fossero dotati di navigatore satellitare per poter raggiungere e verificare la posizione anche in caso di bassa visibilità.

SERVIZI MEDICI

In considerazione della loro importanza, è necessario che il personale medico sia organizzato, con mezzi e risorse adeguate e sia disponibile sul luogo dell'emergenza nel minor tempo possibile.

Il piano deve stabilire il responsabile delle operazioni sanitarie, definendo una catena di comando e controllo che assicuri una rapida reazione.

E' necessario che vengano inoltre definite procedure chiare per il coordinamento con gli enti esterni, nonché una stretta collaborazione con i VV. FF. per favorirne l'addestramento.

Per quanto riguarda gli automezzi valgono le stesse considerazioni fatte per i servizi antincendio.

SERVIZI DI POLIZIA E DI SICUREZZA

L'intervento dei servizi di polizia è importantissimo, perché deve svolgere una doppia funzione:

- supportare i servizi antincendio nelle operazioni di coordinamento e fornire supporto logistico;

- rendere sicura e isolare la zona interessata al fine di evitare un afflusso di persone non interessate all'evento.

In caso di emergenza è necessario mantenere libere le zone di accesso e le vie di circolazione. Le forze di polizia devono inoltre assicurarsi che nella zona dell'incidente possa accedere solo il personale autorizzato ed interessato dall'evento.

Un piano d'emergenza ben concepito deve comprendere un programma di collaborazione fra tutte le forze di polizia e di security presenti all'interno dell'aeroporto. Esso deve inoltre definire procedure per la raccolta delle persone interessate e delle zone adibite a tale scopo.

I servizi di polizia devono garantire l'accessibilità di tali aree, favorendo poi il trasporto verso la zona dell'inconveniente.

AUTORITA' AEROPORTUALE

L'autorità aeroportuale dovrebbe essere responsabile per stabilire, promulgare ed implementare il piano e designare la persona che ha il comando e controllo delle operazioni.

Essa è poi responsabile per decretare la chiusura dell'aeroporto o parte di esso.

Le operazioni di volo devono essere riprese solo quando le circostanze permettono il sicuro svolgimento delle operazioni, senza interferire con le operazioni di soccorso.

COMPAGNIE AEREE

Gli operatori delle compagnie aeree devono fornire la massima collaborazione, soprattutto in relazione alle informazioni necessarie per una corretta gestione dell'evento (numero dei passeggeri, dati personali, collegamenti con gli enti centrali della compagnia, ecc.). Queste informazioni possono essere vitali per il responsabile delle operazioni.

I responsabili delle compagnie devono fornire inoltre il massimo supporto tecnico -logistico (personale tecnico qualificato sull'aeromobile interessato, agenti di rampa, automezzi particolari, ecc.).

SOCIETA' DI HANDLING

La funzione che deve svolgere il personale delle società di handling può essere rilevante.

Grazie alla loro conoscenza dell'aeroporto, possono effettuare azioni importanti nelle "retrovie", fornendo un essenziale supporto logistico.

E' necessario quindi considerare adeguatamente e definire procedure precise per il possibile utilizzo di questa risorsa.

Pil. Pietro Daggetti

Gli appuntamenti di luglio

Il giorno 26 luglio si terrà la riunione mensile del Dipartimento Tecnico

Il giorno 27 luglio si terrà la riunione Sicurezza Volo

DIPARTIMENTO TECNICO

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

VICEDIRETTORE F/O ENZO MANGIACACCHI enzman@tin.it

RESP. COMUNICAZIONE TECNICA PIL. MATTEO LABO' matteo.labo@unionepiloti.it

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

SEGRETERIA segreteria@unionepiloti.it Tel. 06/65670831



UNIONE PILOTI