



## EDITORIALE

L'autunno ha portato alcune importanti novità nel campo dell'Aviazione Civile Italiana.

Prima su tutte, la riforma del Codice della Navigazione, che è diventata effettiva il 23 ottobre 2005 come previsto dal decreto legislativo n. 96 del 9 maggio 2005. Un primo passaggio era stato segnato il 10 novembre 2004, in seguito alla conversione in legge del decreto 237/2004, con il quale ENAC assumeva il ruolo di autorità unica di regolazione, controllo e certificazione del settore del trasporto aereo. In pratica un rafforzamento dei poteri, ma anche un aumento delle responsabilità. Con il decreto del 9 maggio sono stati revisionati alcuni punti rilevanti del Codice della Navigazione. Purtroppo questi cambiamenti hanno intorbidito le acque anziché chiarirle. Ad esempio, abolendo la figura del Direttore di aeroporto si è lasciato un vuoto nella normativa, in quelle che erano le funzioni del Direttore in quanto persona giuridica. Il più generico ente ENAC, con cui è stato sostituito, lascia molti dubbi su come verranno individuate eventuali responsabilità in caso di carenze e omissioni. Non è chiaro nemmeno come un ente (al posto di una persona) possa esercitare "funzioni di polizia degli aerodromi". E ancora non si sa che fine faranno le "ordinanze", strumenti con i quali i Direttori potevano regolamentare, a volte abusandone, nell'ambito delle circoscrizioni (anch'esse implicitamente abrogate dalla riforma). Buona parte dei compiti e dei poteri del direttore sono stati trasferiti al gestore aeroportuale, che diventa una figura centrale nel sistema aeroportuale. La riforma tocca molti altri importanti aspetti e non potrei essere esaustivo in queste poche pagine. Mi propongo di pubblicare in futuro un commento più completo alla riforma.

Altro argomento è il regolamento sui limiti di volo e di servizio, in vigore dal 1° aprile 2005.

L'articolo 14, nel definire le norme transitorie, prevedeva che dal 1° luglio 2005 non venisse più considerato l'INS o altri sistemi equivalenti come rinforzo per estendere i tempi di volo. Contro questa disposizione, a giugno, avevano vinto ricorso al TAR alcune compagnie (Blue Panorama, Eurofly, Volare) ottenendo che ENAC rinviasse l'applicazione dell'articolo 14.4 all'inizio della stagione invernale, ovvero al 30 ottobre.

Non ci sono stati altri intoppi, per cui dal 1° novembre sono decaduti definitivamente i paragrafi 4.2 e 4.3 del Doc. 41/23100/M3 riguardanti le estensioni.

Abbiamo già detto in passato che il nuovo regolamento sui limiti di impiego non ci soddisfa, perché accontenta più le esigenze economiche che non gli studi sulla fatica, ma anche per via dei molti punti indefiniti che lascia. Però è pur sempre un passo avanti rispetto alla vecchia normativa, ormai completamente fuori tempo, e diamo atto ad ENAC dello sforzo fatto per vincere l'arroganza delle compagnie aeree, che non vorrebbero mai rinunciare a nulla. Ci aspettiamo dalla stessa ENAC la pubblicazione della circolare interpretativa del regolamento, che chiediamo da tempo e di cui è stata redatta una bozza. Questa circolare, sulla quale abbiamo già trasmesso all'ente qualche commento, aiuterebbe almeno a chiarire qualche punto oscuro.

Fine anno e fine mandato. È inevitabilmente tempo di bilanci.

Tre anni fa ho accettato di far parte della squadra che ha guidato Unione Piloti fino ad oggi. Come Direttore del Dipartimento Tecnico è stata una sfida avvincente, in alcuni momenti molto impegnativa,

che mi ha regalato un'altalena di soddisfazioni e di frustrazioni. Soddisfazione quando siamo riusciti a raggiungere qualche obiettivo, ma soprattutto quando abbiamo potuto aiutare qualche collega, sia nelle banalità che nelle cose importanti. E' stato gratificante conoscere tante persone in gamba, con alcune lavorarci assieme, creare una squadra, costruire qualcosa. La frustrazione invece è stata data, in alcuni momenti, dalla coscienza di non essere riuscito a fare tutto quello che volevo, nonostante lo sforzo profuso, oppure, in pochi casi, nel non riuscire ad intendermi con qualche persona.

Quando ho iniziato, a gennaio 2003, mi ero posto alcuni obiettivi:

innanzi tutto organizzare il Dipartimento Tecnico, mettere insieme un gruppo di persone, per seguire e approfondire gli eventi tecnici e normativi che interessano i piloti. Questo era il primo passo necessario per poi svolgere tutti i compiti, che ritengo istituzionali per Unione Piloti, di formazione e consulenza tecnica, partecipazione a tavoli e riunioni, confronto con aziende e organismi aeronautici, informazione, tutela di ogni associato, e altro ancora. Tutto ciò cercando sempre la massima collaborazione con le altre sigle.

Molto è stato fatto.

Security, normativa sui limiti di impiego, ceneri vulcaniche, riunioni CASO, riunioni LRST, riunioni tecniche nelle aziende, normativa JAR, licenze, Flight Data Monitoring, ENAV, sono solo alcuni dei temi che ci hanno visto impegnati sin dall'inizio. Il settore degli elicotteri ci ha visto protagonisti di primo piano nel confronto con ENAC e con gli operatori, in un'opera continua di proposte, critiche e supervisione. Anche questo bollettino tecnico che state leggendo coglie l'obiettivo che mi ero posto di fare informazione. Ma la cosa a cui tengo di più è stata la realizzazione degli stages Sicurezza Volo e dei corsi JAR FCL. 50 persone hanno partecipato ai primi e 150 persone ai secondi. Penso che questi corsi siano la migliore espressione delle finalità dell'associazione, per il valore che viene trasmesso ai piloti.

Per tutto quello che è stato fatto voglio ringraziare le persone che hanno lavorato per il dipartimento in questi tre anni. Strada facendo, qualcuno è uscito e qualcun altro è entrato nel gruppo. Ringrazio tutti indistintamente, perché senza il vostro aiuto avremmo sicuramente fatto qualcosa in meno. E ringrazio anche la segretaria del Dipartimento Tecnico, Maria Grazia, che all'inizio del mandato avevo presentato indelicatamente come "strumento" necessario per coordinare il gruppo. In realtà è stata un ingranaggio indispensabile al buon funzionamento e alla continuità del dipartimento.

Molto c'è ancora da fare e da migliorare.

Come dicevo la normativa è in continua evoluzione. Non va abbandonata l'opera di supervisione e critica attuata fino ad oggi. I corsi di formazione hanno avuto successo e vanno continuati allargandoli ad altri argomenti. In passato non siamo riusciti a seguire tutte le riunioni per mancanza di tempo e di risorse. Va incoraggiato un maggiore coinvolgimento degli associati e una collaborazione più stretta con altre associazioni, per non mancarne nessuna. E va sicuramente migliorata anche l'informazione.

Ho accennato sopra ai corsi SV. I ritorni sono buoni, come dimostrano anche i feedback dei partecipanti. La tendenza delle compagnie a ridurre i costi inevitabilmente porterà a ridurre i margini di sicurezza. Fin dove si può arrivare? Organizzazioni di sicurezza, rischio, normativa, flight data monitoring e LOSA. Di questo si parla negli stages di Sicurezza Volo. Non abbiamo la pretesa di fare dei corsi esaustivi, lo facciamo per gettare il seme del dubbio e quindi incoraggiare ad approfondire gli argomenti che riguardano la Sicurezza del Volo, per affrontare anche i cambiamenti voluti dalle aziende con un orientamento diverso. Pensiamo che in questo momento ce ne sia particolarmente bisogno. Per questo rinnovo a tutti l'invito a partecipare, pur sapendo che gli impegni sono sempre maggiori del tempo che abbiamo. Prendetela come una giornata passata tra amici.

Qui mi fermo e concludo con l'augurio di trascorrere serenamente le prossime festività.

*Com. te Pierluigi Rossi*

# RIUNIONI TECNICHE AZ

Il giorno 13 dicembre 2005 si sono tenute in Alitalia le riunioni tecniche per MD80 e A3XX. Pensiamo di fare cosa gradita a pubblicare un riassunto di quanto discusso.

## MD80

L'installazione dei sistemi ACARS procede ma non verranno utilizzati fintanto che non verrà aggiornata la manualistica e stabilito un accordo con le OO.SS. e AA.PP..

Si sono esaminati gli items ancora aperti dalle riunioni precedenti:

1. **No Transit check.** L'inoperatività delle "ENG REVERSE THRUST" lights comporta oltre ad una Crew Operating Procedure, una Maintenance Procedure. Quest'ultima è da effettuarsi al primo inserimento nella MEL o prima di ciascun volo?

*In attesa che la manutenzione dia indicazioni in merito è necessario chiamare il tecnico.*

2. **No Transit Check.** A volte vengono riportate sull'ATL segnalazioni non tecniche di vario genere cui il Tecnico risponde provvedendo alla sola chiamata dell'Ente competente (Es.: mancanza o sostituzione cartine, pulizia vetri cockpit, scarico acqua toilette ecc.). Tale chiamata può essere effettuata dall'equipaggio senza necessariamente richiedere l'intervento del tecnico? *Decisamente sì. Vedi TTail. Ricordarsi che ogni volta che si chiama il tecnico c'è un costo fisso di chiamata anche se poi non effettua alcun intervento. Quindi se si scrive sull'ATL dei vetri sporchi l'azienda pagherà sia il tecnico e sia l'handler (che fa effettivamente la pulizia).*

3. **No Transit Check.** Non è chiaro chi debba provvedere all'apertura ed alla chiusura dell'aeromobile se trovato o lasciato chiuso e/o sigillato.

*Se chiuso, chiamare la rampa che provvederà ad avvisare l'ente competente. Attenzione, quando si lascia l'aeromobile, accertarsi che venga preso in consegna da qualcuno (rampa, tecnico ecc.)*

I seguenti items sono stati sollevati durante la riunione:

1. Chiesti chiarimenti sulle modalità per contattare l'ing. di servizio;
2. Quando è necessario applicare delle Conditional Procedures ed è richiesto l'intervento del tecnico, si deve chiamare proprio il tecnico o per alcune (quali start in excessive tailwind) è sufficiente ad esempio il rampista?

*Le Conditional e le MEL sono state riviste e controllate: ove necessario è stata mantenuta la dicitura "technical personnel" altrimenti è stata cambiata in "ground personnel". In questo caso è sufficiente il rampista.*

3. MXP (e LIN) solo dal punto di vista manutentivo, sono considerate base di armamento? *No, solo FCO, per ENAC, è base di armamento.*

4. Sul Lido-Naos viene sistematicamente usato l'aeroporto di Forlì come alternato, anche di notte quando in realtà è chiuso.

*Segnalare tali discrepanze al Flight Dispatch.*

5. Ciampino come alternato: in certe situazioni (notte, circling) è richiesto che il CPT abbia seguito un addestramento particolare per poterlo utilizzare.

*Verrà prodotto un programma di ricognizione da fare.*

A margine il Settore informa che è stato prodotto un nuovo training aid per effettuare il walk-around dell'80 che verrà consegnato in occasione della distribuzione dei PC.

I PC dovrebbero venire consegnati al resto della popolazione a partire dal 15 dicembre.

Viene ribadito che, qualora sia necessario effettuare deicing in aeroporti non dotati di strutture pienamente efficienti ed operative, è necessario chiamare il tecnico.

**F/O Enzo Mangiavacchi**

## A321

### Efficienza flotta

Secondo il settore, l'andamento tecnico è abbastanza soddisfacente. E' stato istituito un incontro giornaliero dalla DOV per uno screening manutentivo sull'intera flotta aziendale. Le avarie sensibili su cui è maggiormente centrata l'attenzione sono APU e toilette.

### **Chiarimenti**

In occasione dell'incontro sono stati presentati al settore quesiti su aspetti operativi in merito a cui abbiamo ricevuto le seguenti risposte:

- gli aerei della flotta, nei giorni di neve a mxp, hanno subito pesanti disservizi a causa della carenza di tecnici ad assistere le operazioni di schiacciamento. Per prevenire il ripetersi del problema sono in corso le qualificazioni del personale di handling all'assistenza delle operazioni di de-anti icing ;
- spesso a fco c'è il problema che, mancanti sia il tecnico che il gruppo esterno, gli equipaggi si trovano costretti a restare sull'aeromobile fino al completamento dello scarico delle stive oppure ad allontanarsi impedendolo. La società di handling ha acquisito dieci nuovi gruppi mobili, quindi l'external power sarà presente all'arrivo dell'ultimo volo prima dell'overnight e al primo volo in partenza al mattino oltre ad ogni altra occasione possibile.

Il settore si riserva di rispondere in futuro sui seguenti temi:

- in caso di dirottamento su scali diversi da quelli dell'elenco no transit check, non è chiaro se si possa applicare comunque la filosofia no transit check o ci si debba attenere a quanto previsto dal GB (accettazione completa più telex dell'ingegnere di servizio);
- pur essendo in corso il periodo di test della funzione free text dell'ACARS i messaggi inviati sia a maintenance che ad operation non hanno ricevuto risposta. Occorre chiarire l'effettiva operatività del sistema, sia pure in prova.

### **Informazioni**

Nel corso dell'incontro il settore ha fornito le seguenti informazioni:

- sono in corso di installazione sull'intera flotta gli apparati ACARS;
- è ancora in corso la revisione delle MEL che comportano la dicitura "maintenance procedure required". Presenteranno la ciclicità dell'intervento manutentivo richiesto (every flight, first flight of the day,...) al fine di renderlo più chiaro agli equipaggi e consentirgli di gestire meglio il no transit check.

*F/O Marco Magalotti*

### **GLI APPUNTAMENTI DI GENNAIO 2006:**

Il giorno **24 Gennaio** si terrà la riunione mensile del Dipartimento Tecnico

Il giorno **25 Gennaio** corso JAR FCL

Il giorno **26 Gennaio** Stage SV

**Il Dipartimento Tecnico di Unione Piloti  
augura .....**

