



technical UP UNIONE PILOTI a cura del Dipartimento Tecnico



N° 19 NOVEMBRE 2006

"ALITALIA, SCATTA L'ALLARME SICUREZZA" (La Repubblica 11-11-2006)

di Pierluigi Rossi

Prendo spunto dal servizio di venerdì 10 novembre trasmesso da La7 e ripreso il giorno successivo da molti quotidiani, per lanciare un appello ai giornalisti: non serve l'allarmismo a rendere i voli più sicuri.

I rapporti che ENAC avrebbe inviato a Palazzo Chigi, relativi alla manutenzione svolta in Alitalia,

sono solo una conferma di una situazione che i piloti stanno denunciando, inascoltati, da alcuni anni, prima ancora che venisse attuato il piano di ristrutturazione di Cimoli. Abbiamo denunciato ad ENAC, abbiamo segnalato ai politici in varie riprese, abbiamo parlato con i mass media. E non solo riguardo ad

Alitalia, che in questo momento è un elefante ferito. Personalmente sono stato querelato e sono tuttora in attesa di giudizio (assieme a me anche il Presidente e il Direttore della Comunicazione dell'Associazione), per aver segnalato ad ENAC una serie di eventi di cui ero venuto a

(Continua a pagina 4)

Notizie di rilievo:

- IL GIORNO 5 DICEMBRE SI TERRA' IN UP IL CORSO JAR-FCL - PER CHI SI È ISCRITTO
- ISCRIVITI AI CORSI JAR E AGLI STAGES SICUREZZA VOLO - LE MODALITA' SUL SITO WWW.UNIONEPILOTI.IT
- LA RIUNIONE DEL DIPARTIMENTO TECNICO SARA' IL GIORNO 21 DICEMBRE 2006
- CONTINUA A SEGNALARE I TUOI INCONVENIENTI TECNICI AL GRUPPO GTI SUL SITO WWW.UNIONEPILOTI.IT

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

di Enzo Mangiavacchi

In risposta al nostro articolo dello scorso numero, riceviamo dal presidente dell'ANSV, Prof. Bruno Franchi, e volentieri pubblichiamo

Caro Comandante Mangiavacchi,

solo oggi ho letto il Suo articolo "ANSV: stranezze italiane" su *technicalUPdate* e proprio perché l'ANSV è un ente

"atipico" nel contesto della pubblica amministrazione italiana ho ritenuto corretto e doveroso scriverLe. Mi verrebbe da dirLe che condivido alcune Sue critiche ed osservazioni, perché sono le stesse che io pure manifestai quando abbiamo corso il rischio che ci impedissero di diffondere le relazioni ed i rapporti di inchiesta via internet. Per evitare questo rischio, abbiamo

dovuto inventarci la soluzione attuale, che, anche se criticabile, continua però, di fatto, a consentire l'accesso tramite internet alle relazioni ed ai rapporti. L'accesso alle relazioni è garantito a tutti (non, come dice Lei, a "quasi tutti"), mentre, per quanto concerne l'accesso ai rapporti, la policy che stiamo seguendo è di accogliere il maggior numero possibile di ri-

(Continua a pagina 3)

Sommario:

- Segnalazioni volontarie all'ANSV 3
- La leadership nella sicurezza del volo 5
- Accordo Dangerous Goods 9
- In breve - dai settori Alitalia 10
- Segnalazioni al Dipartimento Tecnico 11

DALLA LICENZA NAZIONALE ALLA LICENZA JAA

di Stefano Bergnach

Dal 01/01/2001 sono in vigore in Italia le norme JAR-FCL, che disciplinano a livello europeo il rilascio, il mantenimento in esercizio, rinnovo e reintegro di Licenze, Abilitazioni e Attestati aeronautici. Tutte le Licenze, Abilitazioni e Attestati non contemplati dalle norme JAR-FCL (rientrano in questa

casistica la Licenza di Pilota di Aliante e le Abilitazioni al Volo Acrobatico, al Lancio Paracadutisti e al Traino Alianti) continuano ad essere disciplinati dalle relative normative nazionali (per l'Italia il DPR n.566 del 18/11/1988 e il DM 467/T del 25/06/1992). Le Licenze rilasciate secondo la normativa nazionale

possono essere convertite nei corrispondenti Titoli JAA, le Licenze Nazionali continuano ad essere valide per svolgere l'attività da esse consentita. Fatta questa breve premessa, cercherò di rispondere alle domande che molti Colleghi si pongono:

(Continua a pagina 2)

DALLA LICENZA NAZIONALE ALLA LICENZA JAA

(Continua da pagina 1)

E' proprio necessario convertire la mia Licenza? Cosa devo fare per ottenere la Licenza JAA?

Cominciamo rispondendo alla prima domanda. La Licenza JAA è necessaria per operare su Aeromobili immatricolati in altri Paesi che hanno aderito alle JAA, ad eccezione di quelli utilizzati da operatori certificati nel nostro Paese e sotto la sorveglianza di ENAC (es.: B-767, B-777 e MD-11 Alitalia), per i quali è sufficiente una convalida limitata agli Aeromobili interessati e, normalmente, di durata illimitata a condizione che la Licenza alla quale si riferisce sia in corso di validità. La conversione dei Titoli aeronautici è, inoltre, propedeutica per coloro che volessero proseguire l'addestramento per il conseguimento di ulteriori Licenze o Abilitazioni.

Per rispondere alla seconda domanda, andremo ad esaminare la circolare LIC-03 emessa dall'ENAC in accordo a JAR-FCL 1 (Aeroplani), JAR-FCL 2 (Elicotteri) e Administrative and Guidance Material section 5 che può essere liberamente scaricata dal sito www.enac-italia.it. In questa circolare troviamo una tabella, tratta da JAR-FCL 1 per i Piloti di Aeroplano e da JAR-FCL 2 per i Piloti di Elicottero, che prevede tutti i possibili scenari di conversione tenendo conto del tipo di Licenza, esperienza di Volo, Abilitazioni, Funzioni a Bordo (Pilot in Command o Copilot) e requisiti di conoscenza. Per brevità citerò qui di seguito solo gli scenari che riguardano la maggior parte di noi e cioè gli scenari 10 e 11 per i Piloti di Aeroplano, che prevedono la sostituzione dell'ATPL-A per coloro che hanno più di 1500 ore di Volo su Velivoli con equipaggio plurimo. Lo scenario 10 si applica a chi è in possesso di ATPL-A con più di 1500 ore su Velivolo con equipaggio plurimo (non necessariamente come Pilot in Command) e porta all'ATPL-A JAA con Abilitazione limitata a copilota, mentre lo scenario 11 si applica a chi è in possesso di ATPL-A con più di 1500 ore come Pilot in Command su Velivolo con equipaggio plurimo e porta all'ATPL-A. Le cose richieste sono uguali per i due scenari presi in considerazione e sono: effettuare il controllo di Addestramento/Professionalità previsto per il mantenimento dell'Abilitazione Strumentale su Classe/Tipo (il Check al Simulatore annuale per il rinnovo dell'Abilitazione), dimostrare di essere a conoscenza di JAR-OPS 1 e JAR-FCL 1 e 3 secondo quanto previsto da AMC-FCL 1.005 e 1.015, dimostrare la conoscenza dell'inglese.

Analizziamo ora i singoli requisiti:

- l'attività di Volo viene autocertificata sul modulo di richiesta per la conversione disponibile presso la nostra Segreteria o all'ENAC
- l'avvenuta effettuazione del controllo di Addestramento/Professionalità viene dimostrata dalla annotazione posta dal TRE sulla licenza e dal verbale compilato dallo stesso, in possesso di ENAC
- il corso per acquisire la conoscenza di JAR-FCL si può svolgere presso le varie Associazioni Professionali e Scuole di Volo autorizzate
- la conoscenza di JAR-OPS 1 viene riconosciuta a tutti i Piloti dipendenti da operatori in possesso di certificato di operatore Aereo (per gli altri si renderà necessario frequentare un corso apposito)
- la conoscenza della lingua inglese può essere dimostrata anche con il possesso di Licenze rilasciate da Paesi anglofoni (anche scadute) o tramite una attestazione di un istituto riconosciuto da ENAC (per Alitalia viene rilasciata dall'ufficio del personale a tutti i Comandanti e ai Primi Ufficiali che hanno dimostrato di avere il livello di conoscenza dell'inglese necessario per iniziare il Corso Comando.)

Il modulo da spedire ad ENAC deve avere il bollo previsto dalle leggi vigenti (14,62 euro) e deve essere accompagnato dalle fotocopie della Licenza, del Certificato Medico, dell'attestazione di partecipazione ai corsi JAR applicabili, lettera di appartenenza a una Compagnia Aerea in possesso di certificato di operatore aereo e attestazione di conoscenza della lingua inglese. Le fotocopie dei documenti possono essere corredate dalla dicitura "Copia Conforme per uso interno" apposta presso l'Ufficio Brevetti di una DCA (senza bollo), in luogo dell'autenticazione in bollo da effettuare presso un ufficio comunale.

E' consigliabile spedire i documenti tramite raccomandata a.r. all'attenzione della Dott.ssa Casalini, ENAC - Direzione Licenze del Personale, Via Di Villa Ricotti 42, 00161 Roma. Non sono in grado di informarVi circa i tempi necessari per ottenere la Licenza JAA che, comunque, sono molto lunghi in quanto, al momento, c'è una sola persona che si occupa di queste pratiche (la Dott.ssa Casalini, appunto).

Per i Piloti di Elicottero esistono scenari e percorsi di conversione simili a quelli illustrati in questo articolo, le regole applicabili sono JAR-FCL 2 e JAR-OPS 3.

Com.te Stefano Bergnach

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(Continua da pagina 1)

chieste che contengano una motivazione plausibile sotto il profilo della sicurezza del volo. Sino ad oggi, infatti, sono state accolte pressoché tutte le richieste pervenute, ad eccezione di quelle dove si motivava la richiesta scrivendo, ad esempio, "per curiosità". Le porte dell'ANSV sono sempre state trasparenti ed in quest'ottica veda questa mia lettera, perché la terzietà e la trasparenza sono le caratteristiche che hanno sempre connotato la ANSV e che abbiamo sempre difeso a spada tratta. La "bruttura", come la chiama Lei, rappresenta pertanto un compromesso necessario e certamente non perfetto per continuare a diffondere, come abbiamo sempre fatto, le informazioni sulla sicurezza del volo a fini di prevenzione, perché que-

st'ultima rappresenta la ragione stessa di vita dell'ANSV. Una cosa non accetto del Suo articolo: il fatto che accomuni l'ANSV a quegli enti pubblici che si caratterizzano per l'esasperata burocrazia. Qui all'ANSV siamo tutti molto informali (ecco cosa intendevo quando ho detto che la ANSV è un ente pubblico "atipico") ed abbiamo cercato di evitare di burocratizzarci troppo, proprio per mantenere un rapporto diretto con il mondo aeronautico. Le nostre stesse procedure investigative sono predisposte in maniera tale da non penalizzare gli operatori del settore e da favorire lo scambio di informazioni. Questo mi sentivo di doverLe dire. Se poi vuole venirmi a trovare all'ANSV con i Suoi colleghi, sarò felice di riceverLa e di continuare il discorso che in questa lettera, per ragioni di spazio, ho dovuto

contenere.

Un cordiale saluto.

Bruno Franchi,
Presidente ANSV

L'incontro c'è stato e ho potuto apprezzare la cordiale disponibilità del Presidente Franchi. In tale occasione ho spiegato che la mia critica era mirata esclusivamente alla nuova procedura per l'accesso a quei documenti che l'ANSV produce, sono sicuro, a costo di notevoli fatiche e che hanno un senso solo se vengono diffusi il più possibile. Il problema di cui abbiamo preso atto risiede nell'intervento del Garante della Privacy che ha posto diverse condizioni, alcune brillantemente risolte e altre che sono risultate inamovibili. Il risultato è questa nuova procedura.

F/O Enzo Mangiavacchi



"Qui all'ANSV siamo tutti molto informali ed abbiamo cercato di evitare di burocratizzarci troppo..."

SISTEMA DI SEGNALAZIONE VOLONTARIA

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ha istituito recentemente un sistema di "segnalazione volontaria di eventi aeronautici significativi per la sicurezza del volo".

Questo in ottemperanza al Decreto Legislativo 2 maggio 2006 n. 213.

Il [regolamento](#), scaricabile dal sito dell'ANSV, prevede la possibilità di inviare delle segnalazioni non solo da parte di piloti, ma anche da parte di membri di equipaggio di cabina, personale ATC, personale del settore

manutenzione e altri soggetti quali, ad esempio, addetti al caricamento, vigili del fuoco e così via. I moduli, che possono essere scaricati dal [sito](#), devono essere poi inviati per posta ordinaria all'ANSV.

Ricordiamo che non sono ammesse segnalazioni anonime. Tuttavia l'identità di chi segnala viene subito eliminata dai record. La procedura prevede infatti che la busta contenente la segnalazione venga aperta in un apposito ufficio ove si provvede alla verifica

della completezza formale e a staccare la parte contenente i dati anagrafici. Questa viene poi timbrata e rispedita al mittente. In tal modo si garantisce la riservatezza dei dati di chi segnala.

La segnalazione viene successivamente inserita in un database, accessibile anche all'ENAC, che viene utilizzato a fini esclusivi di prevenzione.

Vi invitiamo a segnalare ogni evento che ritenete opportuno.

F/O Enzo Mangiavacchi



"ALITALIA, SCATTA L'ALLARME SICUREZZA"

Continua da pagina 1)

conoscenza, relativi a una compagnia aerea di cui non faccio il nome. Forse pagheremo per questo, perchè il sistema, la cultura attuale questo vuole. Siamo accusati di aver creato un danno e quindi ci è chiesto un risarcimento; poco interessa se abbiamo evitato alla compagnia danni peggiori, perché proprio dopo la nostra denuncia alcune cose sono state cambiate. E poi? Cosa succederà la prossima volta? Non denunceremo più, non diremo nulla di quel che succede dentro le nostre compagnie, se non interrogati da un magistrato. Ma quando è il magistrato ad indagare, generalmente è troppo tardi, perchè probabilmente l'incidente è già accaduto. Sarebbe molto più saggio intervenire prima, fare prevenzione, ma come? E perchè l'appello ai giornalisti?

Lo strumento più efficace per fare prevenzione consiste nel diffondere cultura mirata alla sicurezza del volo. Chi meglio dei giornalisti può fare ciò? Perchè la cultura di sicurezza non riguarda solo gli addetti ai lavori, ma significa cambiare la mentalità della gente, dei passeggeri, dell'intera società.

Fare giornalismo non dovrebbe limitarsi solo a riportare la notizia di un evento particolare (in questo caso la notizia sorprendente è che "in Alitalia c'è scarsa manutenzione"). Il giornalista dovrebbe essere il grande fratello che ascolta le voci di chi è dentro la compagnia, per poi indagare in maniera autonoma e infine denunciare il sistema che sta degene-

rando. In altri Paesi questo tipo di giornalismo è riuscito a correggere situazioni che stavano prendendo una brutta piega. E' il caso ad esempio del servizio inchiesta fatto dalla TV inglese Channel4 nei confronti di RyanAir. Esso ha portato alla luce una serie di inadempienze e comportamenti, che la compagnia ha corretto in seguito alla denuncia. E nonostante i costi in più, continua a fare utili. Certo è molto più facile ed economico aspettare che il problema esploda per pubblicare la notizia sensazionale possibilmente in anteprima

(cinicamente, ha anche un maggiore effetto mediatico). E poi iniziare, inevitabilmente, la caccia a CHI è il responsabile, senza quasi mai chiedersi PERCHÉ è successo.

Tutto questo però non fa prevenzione e non rende i voli più sicuri. Altro brutto vizio dei mass media è quello di cavalcare l'onda emotiva dell'avvenimento, per poi dimenticare completamente l'argomento sicurezza fino al successivo fattaccio. Prendiamo l'agosto 2005: in seguito alla serie di incidenti che erano accaduti, per un mese non si è fatto altro che parlare di sicurezza. Ma ad ottobre già non se ne parlava più. E dopo i proclami in cui si garantiva la massima sicurezza, chi aveva in atto politiche di risparmi a tutti i costi ha continuato imperturbato a perseguire i propri piani. E' il caso anche di Alitalia. Non doveva arrivare adesso, ma parecchio tempo fa, la denuncia di ENAC e la meraviglia dei giornalisti. In un sistema complesso

e altamente tecnologico quale è una compagnia aerea, non si possono effettuare tagli in maniera superficiale, solo per fare tornare i conti. Ogni singola persona, nella sua specializzazione, andrebbe valutata nell'ottica di quanto occorre a sostituirla. Negli ultimi tre anni, invece, per rispettare il piano di ristrutturazione aziendale, si è allontanato personale esperto e qualificato senza pensare alla sostituzione e all'addestramento dei nuovi (è stato vergognoso il papocchio delle certificazioni taroccate), si è mortificata la motivazione delle persone, è stato stravolto il sistema della manutenzione appaltando ispezioni importanti ad aziende esterne e straniere, fuori da ogni controllo.

Resta ancora qualche barriera a difenderci dall'incidente, ma l'ultima, la più importante, è data dalla professionalità dei piloti. Professionalità che ci deve portare a mantenere sempre la massima attenzione e, a volte, a fermarci e riflettere, davanti a un problema tecnico, se sia il caso di partire o no. Non è per niente facile fermarsi. Così come è più difficile riattaccare che atterrare, altrettanto è più problematico interrompere un volo che partire, perchè tutta la nostra preparazione è finalizzata a compiere il volo, non a fermarlo. Per concludere, penso che finché siamo a terra si possa adattare bene il vecchio consiglio "Se hai un dubbio, riattacca" in: **"SE HAI UN DUBBIO, FERMATI"**

Com.te Pierluigi Rossi



In un sistema complesso e altamente tecnologico quale è una compagnia aerea, non si possono effettuare tagli in maniera superficiale, solo per fare tornare i conti.



LA LEADERSHIP NELLA SICUREZZA DEL VOLO

Perché vogliamo parlare di leadership? Sappiamo che i più recenti studi sulle relazioni umane e sulle dinamiche di gruppo, hanno ribadito l'importanza della leadership, che rappresenta un fattore fondamentale, oltre che per il buon funzionamento di una organizzazione, anche per il suo successo. In particolare, la leadership viene giudicata un elemento chiave per le organizzazioni grandi ed articolate, coinvolte nella gestione di tecnologie complesse, che operano in ambienti dinamici e altamente competitivi, che comportano l'accettazione di un certo livello di rischio, che più o meno spesso, richiedono di perseguire gli obiettivi prefissati in condizioni di pressione operativa interna ed esterna o di ristrettezze di tempi e che infine richiedono alla stessa organizzazione la capacità di riadattarsi a mutevoli condizioni operative o di mercato. Parlare di leadership è importante perché la qualità della leadership può spesso rappresentare, per una organizzazione, la vera chiave del successo o del fallimento, e ciò come vedremo, risulta vero non solo per le organizzazioni militari bensì anche per quelle civili incidendo in maniera assolutamente significativa sulla capacità di operare in sicurezza. Ovviamente, trattare in maniera esaustiva la tematica della leadership, risulterebbe praticamente impossibile nel poco spazio a disposizione, concentreremo perciò l'attenzione nel cercare di rispondere a tre quesiti:

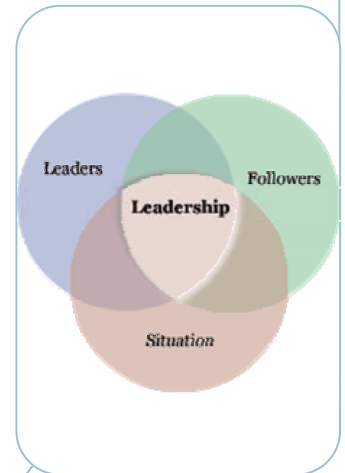
- Cosa è la leadership?
- Perché la leadership è importante nella Sicurezza del Volo?
- Si può migliorare la performance nella leadership, oppure leader si nasce?

COSA E' LA LEADERSHIP ?

Come sappiamo esistono varie definizioni ed allo stesso tempo alcuni malintesi sul concetto di leadership. La leadership potrebbe essere definita come: "la capacità di un individuo investito di una responsabilità di comando, di ispirare i propri uomini attraverso l'autorevolezza, intesa come espressione della sua personalità, delle sue qualità umane e di carattere, oltre che delle sue capacità professionali, ad agire con pieno ed intimo coinvolgimento per fare meglio possibile ciò che ad essi è chiesto di fare". Più brevemente però potremo semplicemente dire che il leader è colui che ha la capacità di conquistare la piena fiducia dei suoi uomini e di motivarli a tal punto da ottenere da essi il volontario impegno delle loro migliori energie per conseguire l'obiettivo preposto (concetto che, in inglese, viene significativamente reso con la frase; "ability to win hearts and minds !")

Evidentemente un leader, colui cioè che esprime qualità di leadership, è un soggetto che va distinto da altre figure come, ad esempio, quella del comandante. Il comandante rappresenta semplicemente una posizione di autorità e di responsabilità, per la direzione, il coordinamento, il pilotaggio ed il controllo di un aeromobile.

Ebbene, per come l'abbiamo definita, evidentemente la leadership rappresenta una delle principali, se non la principale, qualità nell'esercizio dell'arte del comando e sicuramente l'aspetto che contribuisce in misura maggiore al suc-



"Parlare di leadership è importante perché la qualità della leadership può spesso rappresentare, per una organizzazione, la vera chiave del successo o del fallimento"



(Continua a pagina 6)

(Continua da pagina 5)

cesso operativo. Ma c'è un'altra importante considerazione da fare sulla differenza tra leader e comandante. Il comandante è colui che, essendo collocato in un sistema gerarchico legalmente riconosciuto, può esercitare le sue funzioni anche solo in ragione dell'autorità che discende dal ruolo rivestito e dalla funzione ricoperta, può cioè comandare facendo leva sulla sua legittima "autorità". Nella figura del leader o del comandante-leader questa posizione viene di gran lunga superata da un punto di vista sia qualitativo che sostanziale. Il comandante-leader infatti è colui che, pur rivestendo formalmente un incarico di comando, riesce a far leva in maniera prevalente sulla stima che di lui maturano i suoi uomini come persona, prima ancora che come superiore o come comandante. Questo concetto viene tradotto dal termine "autorevolezza" e rappresenta probabilmente il maggior pregio che qualunque comandante possa desiderare di avere.

E' però importante comprendere che il concetto di leadership va anche distinto da quello di management. La traduzione letterale delle due parole del resto è già di per se sufficientemente esplicativa di questa differenza: "to lead" vuol dire "guidare", "to manage" invece si traduce in "gestire" e da qui derivano le non poche differenze tra le due qualità.

THE MANAGER	THE LEADER
Ask HOW and WHAT	Ask WHAT and WHY
Has his eyes on the bottom line	Has his eyes on the horizon
Accepts the Status quo	Challenges the Status quo
Is the classic "good soldier"	Is his own person
Does THINGS RIGHT	Does the RIGHT THING
Administers	Innovates
Is a copy	Is the original
Maintains	Develops
Focuses on systems and structure	Focuses on people
Focuses on control	Inspire trust
Has a short range view	Has a long range perspective

Mentre le qualità di leadership considerano fattori prevalentemente soggettivi, le qualità manageriali o gestionali, vanno associate a fattori sicuramente oggettivi come le competenze professionali, le conoscenze e le abilità tecniche, i livelli di esperienza ed il "record" personale. Per tornare all'efficace esercizio dell'arte del comando, è comunque sempre necessario il possesso, assieme a quelle della leadership, di una buona dose di qualità manageriali. Più correttamente si può affermare che nell'esercizio del comando, le due qualità sono complementari ed è davvero difficile dire se sia più importante che prevalgano le prime o le seconde qualità. Forse la cosa più corretta è pensare che le qualità di leadership e di management devono dosarsi in modo equilibrato in un comandante e tale equilibrio dipende sempre da una serie di condizioni culturali, ambientali ed organizzative.

Ma, importantissimo, tale equilibrio dipende anche dalle maggiori o minori necessità di attuare un cambiamento e dal livello di complessità del task organizzativo:

ALTO LIVELLO DI CAMBIAMENTO

BASSO LIVELLO DI CAMBIAMENTO

ELEVATE QUALITA' DI LEADERSHIP	ELEVATE QUALITA' DI LEADERSHIP E MANAGEMENT
NORMALI QUALITA' DI LEADERSHIP E MANAGEMENT	ELEVATE QUALITA' DI MANAGEMENT

BASSO LIVELLO DI COMPLESSITA' DEL TASK

ALTO LIVELLO DI COMPLESSITA' DEL TASK

(Continua a pagina 7)

(Continua da pagina 6)

In entrambi i casi, comunque, appuriamo che mentre le capacità di management sono misurabili in modo abbastanza semplice, poiché appunto rispondono a criteri di valutazione oggettivi, dirigenti e comandanti non possono dirsi leader fin quando la loro leadership non è stata riconosciuta ovvero "ratificata" dal loro team e dai propri uomini. Ciò avviene quando questi uomini riconoscono effettivamente nella figura del comandante la propria guida, il proprio capo, cioè appunto il proprio leader. Correttamente dicono Kouzes e Posner: "la leadership è un processo reciproco che si realizza tra le persone e non un qualche cosa che viene esercitata da una persona nei confronti di altre persone. Perciò la leadership efficace dipende molto più dalla percezione che le persone hanno delle abilità del leader piuttosto che dalla percezione che lo stesso leader ha delle sua qualità".

Per parafrasare questa affermazione possiamo dire che leader non ci si improvvisa e non si decide di esserlo, per quanto sarebbe forse desiderabile il contrario, ma lo si è quando gli altri ci riconoscono come tale! Perché avvenga ciò, il leader non può non essere anzitutto un individuo consapevole delle proprie capacità ma anche dei propri limiti, che abbia inoltre una chiara comprensione dell'organizzazione nella quale opera, dell'ambiente nel quale si trova ad agire e quindi degli uomini che ha la responsabilità ed il privilegio di guidare.

Non stupisce quindi che l'efficace esercizio della leadership, traducendosi nella capacità di gestire un problema non solo nella sua visione d'insieme, ma anche negli aspetti di dettaglio ed in quelli legati ai bisogni umani, ha potenti implicazioni su altri fattori chiave ai fini del successo operativo. L'efficace leadership cioè determina in misura prevalente il morale ed il clima che si crea nel gruppo, la buona amministrazione delle politiche o semplicemente la sostenibilità di situazioni critiche; il grado di coinvolgimento emotivo e di condivisione degli obiettivi da parte del personale, l'effettiva trasformazione di un gruppo in un vero ed efficace team, il livello di complicità e di reciproca intesa, lo spirito di servizio ed il senso di disciplina che matura nel personale.

Non è un caso, perciò, che l'efficace leadership permetta di ottenere risultati che vanno quasi sempre ben al di là della somma delle capacità dei singoli componenti di un gruppo, ovvero accade, non di rado peraltro, di vedere compagini formate esattamente dalle stesse persone, fornire prestazioni molto migliori solamente in virtù di un positivo cambio di leader e quindi di leadership. Ma attenzione perché può valere anche il caso contrario! Di massima comunque si riscontra che quanto più il task risulta facilmente conseguibile (uomini abili e capaci, ambiente operativo permissivo e risorse necessarie disponibili), tanto più aumenteranno le possibilità di conseguire buoni risultati anche a fronte di una leadership qualitativamente mediocre. È più frequente, però, il caso in cui l'ambiente sia ostile o ci sia una minaccia e che tutti gli uomini non siano proprio il meglio a disposizione, oppure che la situazione sia passibile di rapidi mutamenti, o ancora che le risorse siano inadeguate o addirittura scarse e che, allo stesso tempo vi sia una forte pressione a procedere speditamente verso l'obiettivo fissato.

LEADERSHIP E SICUREZZA VOLO ?

La leadership in realtà entra molto in gioco quando parliamo di Sicurezza Volo. Potremmo anzi dire che la leadership, incidendo sulla Sicurezza Volo, a più livelli operativi ed organizzativi, rappresenta un elemento chiave del successo di ogni strategia di prevenzione incidenti. Infatti, la necessità di ricercare l'ottimizzazione della prestazione degli equipaggi di volo, che operano o dovrebbero operare come un team all'interno del cockpit, porta naturalmente ad affrontare il problema della qualità della leadership esercitata dai comandanti di aeromobili. Di fatto la leadership a questo livello, rappresenta uno dei campi di studio e di applicazione delle tecniche del Crew Resource Management. La ragione è semplice, la qualità della leadership, espressa da colui che ha il compito di coordinare il lavoro di un team, che operi o meno, all'inter-

(Continua a pagina 8)

no dello stesso cockpit, determina in misura enorme l'effettiva capacità di quel team di offrire una prestazione di alto livello; uno dei requisiti essenziali perché la missione di volo venga svolta in sicurezza. Sono peraltro numerosi i casi di incidenti di volo, anche gravi, nei quali manifeste lacune di leadership da parte del comandante hanno rappresentato l'innesco di problemi di interazione uomo-uomo di vario tipo: scarsa comunicazione, inefficace coordinamento o cooperazione, conflitti personali irrisolti, ecc.

Inoltre, la qualità della leadership a questo livello può avere due effetti: un effetto superficiale ed uno sostanziale. Quello superficiale consiste nella capacità della buona leadership, di incidere con effetto abbastanza immediato sui comportamenti degli uomini.

Un comandante-leader è infatti capace di instaurare un clima di fiducia reciproca nel rispetto delle regole, che porta le persone ad un approccio più serio e professionale al lavoro, ad una maggiore preparazione, ad adottare un miglior stile di vita, ad avere un approccio al volo più disciplinato. Incide cioè, su tutto ciò che costituisce il cosiddetto "clima di Sicurezza Volo", una condizione interna cioè, dove sono oggettivamente minori le possibilità che si verifichino o vengano commessi errori, omissioni, violazioni, indiscipline di volo o latent-failures.

Ma abbiamo precedentemente parlato anche di un effetto sostanziale. Un comandante-leader in effetti, godendo di "autorevolezza", quasi certamente rappresenta all'interno del gruppo un vero modello di riferimento, la persona cioè, alla quale gli altri aspirano ad assomigliare nel modo di pensare, di agire e di fare.

Questo aspetto è di fondamentale importanza perché un modello di questo tipo può facilmente incidere, positivamente, sui convincimenti degli uomini, realizzando nelle persone e quindi nell'organizzazione un cambiamento molto più radicale e duraturo, quello culturale e ciò vale in particolare per la cultura alla Sicurezza Volo.

SI PUÒ MIGLIORARE LA PERFORMANCE COME LEADER?

La leadership è un insieme di qualità che difficilmente si possono inquadrare in uno schema rigido, di fatto si usa parlare di quattro modelli di leadership che si adattano meglio a determinate personalità piuttosto che ad altre:

LEADER STYLE	FOCUSES ON	PERSUADES BY	MAKES CHANGES	LEARNS BY
COMMANDING	Results	Directing	Rapidly	Doing
LOGICAL	Innovation	Explaining	Carefully	Studying
INSPIRATIONAL	Opportunities	Creating trust	Radically	Questioning
SUPPORTIVE	Facilitating work	Involvement	Slowly	Listening

Sintetizzando possiamo ricordare tre doti fondamentali del leader: l'umiltà, il coraggio e l'autorevolezza. L'umiltà è indispensabile per comprendere i bisogni degli uomini e costruire un clima di rispetto e fiducia reciproca; il coraggio morale è indispensabile per mettere in gioco se stessi costruendo la propria "autorevolezza" ed infine l'integrità è la capacità di restare fedeli ai propri valori e di essere rigorosi con se stessi nel rispettarli, almeno tanto quanto lo si pretende dai propri uomini, l'integrità è indispensabile per essere credibili.

F/O Matteo Labò

(liberamente tratto da S.V. n.253/2006 e da Flight Safety International)

ACCORDO DANGEROUS GOODS

L'accordo del 21 settembre scorso, che riportiamo di seguito, prevede che il corso Dangerous Goods venga effettuato in modalità FAD (Formazione A Distanza) tramite il PC aziendale. Nella partizione aziendale avviare l'applicazione e-flight bag, selezionare "training" e quindi "Dangerous Goods".

Ricordiamo che l'azienda dispone di 20 ore di FAD per anno addestrativo. Il corso DG ha una durata prestabilita di 4 ore che verranno decurtate da questo monte ore. Questo vale anche per coloro che hanno già ultimato il corso DG entro il precedente anno addestrativo.

VERBALE DI RIUNIONE

In data 21 settembre 2006 si sono incontrati Alitalia e le AA.PP./OO.SS. ANPAC, Unione Piloti, Filt CGIL Piloti, Fit CISL Piloti, UILT Piloti e UGL Trasporti Piloti rappresentative della categoria del PNT.

L'Azienda con riferimento al modulo formativo "Recurrent Training Dangerous Goods", ha rappresentato la finalità di inserire lo stesso tra gli argomenti da fruire in modalità Formazione a Distanza (FAD).

Le Parti, stante la validità degli accordi in materia, riconoscono la fruizione in modalità FAD del suddetto programma addestrativo e valutano congiuntamente che la durata dell'erogazione venga fissata in 4 ore, comprensive non solo della visione del corso ma anche dei momenti di riflessione e verifica. Tali ore, comprese nel limite massimo previsto dall'accordo 12 agosto 2005, si intendono riferite alla stagione addestrativa 2006-2007.

Inoltre, su richiesta delle AA.PP e OO.SS. presenti, l'Azienda si impegna a convocare un incontro sul tema Electronic Flight Bag (EFB) da tenersi entro il 15 ottobre p.v.

ALITALIA

ANPAC
UNIONE PILOTI
FILT CGIL Piloti
FIT CISL Piloti
UILT Piloti
UGL Trasporti Piloti

Fiumicino, 21 settembre '06

Per la cronaca, l'incontro relativo a EFB, inizialmente convocata per il 13 ottobre, è stata poi rinviata a data da destinarsi per indisponibilità di una sigla sindacale. Ad oggi, 27 novembre, siamo ancora in attesa di convocazione.

F/O Enzo Mangiavacchi

IN BREVE, DAI SETTORI ALITALIA

MD 80 - dal delegato tecnico Fabio Bartolucci

FMS - Viene riportato al settore che tra fine settembre e inizio ottobre si sono verificati problemi di aggiornamento dell'FMS da parte dei tecnici. Il problema si è presentato per Madrid, dove erano state rinnovate molte SID e STARS, ma riguarda tutti gli aeroporti, in quanto con l'implementazione delle procedure P-RNAV ci si potrebbe trovare in difficoltà se non si hanno le procedure aggiornate.

AEROPORTO DI CIAMPINO - Viene chiesto di valutare se sia il caso di classificare Ciampino come CAT B.

AEROPORTO DI TIRANA - si evidenzia che il personale di terra che fa assistenza non ha una cuffia per la messa in moto, per cui si chiede che gli venga fornita al più presto.

Vi sono inoltre una serie di problemi sollevati in precedenza a cui non è ancora stata data risposta:

obbligatorietà delle torce in cabina piloti - in attesa di risposta dalla manutenzione

SECURITY CHECK di tipo B - c'è discordanza tra quanto viene insegnato agli AA/VV e il G.B. nel controllo del 5% delle tasche salvagente - in attesa di risposta da addestramento AA/VV

DECISION POINT - verificare il sistema lido per ciò che riguarda l'inserimento automatico dell'aeroporto alternato in presenza di decision point - in attesa di risposta da Navigazione

FUEL TRANSFER a terra — alla nostra richiesta di chiarimenti, la manutenzione ha risposto che la leva NON deve essere frenata dopo l'utilizzo. Anche la procedura sull'AOM è stata aggiornata.

A 3XX - dal delegato tecnico Fabio Consoli

Nella riunione del 10 ottobre sono stati trattati i seguenti argomenti:

AUTOLAND—Per ciò che riguarda la possibilità di effettuare avvicinamenti in autoland su piste dotate di ILS CAT I, i requisiti richiesti dall'AOM Cap. 01 pag 01-20-6 (Automatic landing in CAT I or better weather conditions , primo comma) secondo il settore sono soddisfatti da quanto previsto dal G.B. Cap 05 para 2.10.03 (CAT II/III in-line practice requirements) laddove prevede un minimo di ceiling e di visibilità pari a 500 ft e 2000 m . Secondo il settore questo aumento di minimi consente all'equipaggio di sopperire agli eventuali effetti che la qualità del segnale ILS ed il terreno possono avere sulla traiettoria del velivolo durante l'AUTOLAND.

PRM—E' stato segnalato al settore il fatto che sul 319 la configurazione cabina 10/113 non consentirebbe l'imbarco di PRM in business class in quanto l'uso degli unici posti corridoio disponibili è espressamente vietato dall'AOM Vol. 2 para 14.10.4 pag. 14-10-2.

OXYGEN DIVERSION ROUTES—E' stato evidenziato che due degli aeroporti (in particolare Diyarbakir - LTCC e Tblisi - UGGG) riportati sulle Oxygen Diversion Routes dell'AOM cap. 8 del 320 non sono al momento presenti nel database dell'FMS. Si ritiene opportuno inserire tali aeroporti nel database dell'FMS per non aggravare ulteriormente il workload di un equipaggio già alle prese con una procedura di emergenza.

B 767 - dal delegato tecnico Stefano Bergnach

Il settore ha presentato una nuova tabella degli equipaggiamenti minimi richiesti per low visibility e una tabella differenziata per abnormal landing configurations, che verranno pubblicate a breve.

DELHI - L'alternato pianificato non sarà più LAHORE, ma AHMERABAD. Il database dell'FMS verrà aggiornato con il prossimo ciclo AIRAC.

ADDESTRAMENTO IN LINEA - Da Dicembre i piloti in addestramento di linea saranno aggiunti all'equipaggio titolare e non costituiranno equipaggio minimo, su indicazione di ENAC (su questo argomento UP aveva fatto alcune osservazioni di cui accenniamo in altro articolo). QUESTIONARIO TECNICO - Da fine novembre sarà aggiornato il questionario tecnico su EFB.

SIMULATORE - Anche per il prossimo anno verranno effettuati 2 R/T al simulatore e si cercherà di programmarli almeno un mese prima del check. I check ricalcheranno il programma svolto al R/T, ma non saranno svolti secondo scenari predefiniti.

MANUTENZIONE - Da parte di UP viene evidenziato che molti items ripetitivi segnalati sull'ATL hanno risposte uguali da parte della manutenzione, dimostrando che non viene in realtà fatto alcun intervento. Viene sollecitata anche una migliore e più frequente pulizia del cockpit (attualmente la pulizia viene fatta ogni 2 mesi circa). Infine vengono chieste informazioni sui vari problemi tecnici che sono avvenuti recentemente.

B 777 - dal delegato tecnico Max Menniti

PULIZIA COCKPIT - Viene riportato al settore che lo stato della pulizia del cockpit e dell'OFCR è inaccettabile. In particolare, nella zona delle pedaliera lo strato di polvere che ricopre anche i cavi, oltre a causare una propagazione malsana di polvere all'interno del cockpit, potrebbe creare problemi più gravi agli impianti. Per quel che riguarda il posto di riposo dell'equipaggio, sono state trovate situazioni indecorose e poco igieniche sotto il materasso, per cui si chiede quali siano attualmente i tempi previsti per le pulizie. Viene chiesto un intervento nei confronti degli enti preposti alle pulizie.

SEGNALAZIONI AL DIPARTIMENTO TECNICO

Come ormai saprete, dal mese di maggio abbiamo attivato, sul sito di Unione Piloti, in accordo e con la collaborazione di PIU', un'area in cui è possibile a chiunque segnalare, anche in forma anonima, episodi tecnici rilevanti che incidono sulle operazioni dei voli. L'iniziativa è mirata ad avere dati oggettivi su episodi di cui spesso si parla ma dei quali è difficile chiedere spiegazioni alle aziende, proprio perché sono difficili da identificare. A oggi il risultato è molto positivo, con un alto numero di segnalazioni, ma crediamo che si possa fare molto di più. Ad esempio le segnalazioni sono tutte relative ad Alitalia ed è difficile credere che le altre compagnie siano talmente perfette da non avere inconvenienti. Ci teniamo a sottolineare che le segnalazioni non hanno

nessun coinvolgimento legale, ma ci permettono di approfondire e discutere con le compagnie gli eventi più significativi, a fini di prevenzione. Inoltre la "quantità" e la "qualità" degli eventi significativi riportati e verificati, è un termometro dello stato di salute delle compagnie. Il successo e il peso dell'iniziativa dipenderà dalla vostra disponibilità ad inviarci le segnalazioni che ci permetteranno di intervenire nei confronti delle aziende tanto più rapidamente quanto più saranno tempestive. Le segnalazioni verranno visionate e valutate dai Delegati Tecnici aderenti a PIU che si rendono garanti della non divulgazione di eventuali dati identificativi (la mail può essere inviata anche in forma anonima).

Note di redazione

Questa pubblicazione viene prodotta mensilmente e distribuita esclusivamente a quanti abbiano interesse a materie inerenti il volo e ad Enti e Organizzazioni che istituzionalmente trattano problematiche di carattere aeronautico. In particolare viene dato ampio risalto al tema della Sicurezza del Volo.

Sebbene questa pubblicazione nasca essenzialmente come supporto informativo a favore degli associati di Unione Piloti, viste le tematiche trattate per le quali riteniamo sia importante la massima diffusione, è consentito l'invio anche a persone esterne all'associazione.

La distribuzione è a titolo gratuito. Per essere inseriti nella lista di distribuzione inviare i seguenti dati: Nome Cognome Professione Ente/Organizzazione/Compagnia, indirizzo e-mail a:

distroTechnicalUpdate@unionepilotti.it

E' consentita l'utilizzazione del materiale pubblicato senza autorizzazione purché se ne citi la fonte.

L'invio di materiale da parte dei lettori per una eventuale pubblicazione è molto gradito. Il materiale inviato, scritti, disegni, fotografie, anche se non pubblicato, non viene restituito. Ovviamente non è previsto alcun compenso per tali collaborazioni.

Vi siamo grati se inviate il materiale in formato digitale (TXT o DOC) anche via internet al seguente indirizzo:

RedazioneTechnicalUpdate@unionepilotti.it

Dipartimento Tecnico

Funzionamento e competenze

Il Dipartimento Tecnico (DT) è un organismo inserito all'interno dell'associazione. In tale ambito opera per svolgere e sostenere tutte quelle iniziative derivanti dallo Statuto dell'associazione nell'ambito di formazione professionale e di consulenza tecnica. A tale scopo il DT è responsabile di:

- elaborare e diffondere tutte le informazioni volte a tutelare gli interessi dei piloti relative allo svolgimento delle attività tecnico-professionali attraverso l'attuazione di iniziative di carattere editoriale;
- predisporre ed attuare interventi, anche nelle opportune sedi istituzionali, per l'ottimizzazione della sicurezza del volo, sicurezza del lavoro e professionalità;
- studio ed analisi delle nuove normative introdotte nel campo dell'aviazione;
- partecipare a tavoli di lavoro tecnici, conferenze, seminari e convegni al fine di apportare il proprio contributo a ogni attività afferente il mondo aeronautico a tutela degli interessi dei propri associati;
- tenere rapporti di collaborazione e confronto con organismi paritetici delle altre AA.PP. / OO.SS.;
- partecipare alle riunioni CASO, LRST e ogni altra riunione di carattere tecnico/professionale eventualmente convocate dagli organismi istituzionali aeronautici;
- fornire consulenza tecnica al Collegio di Presidenza, al Consiglio dei Delegati e agli altri dipartimenti dell'associazione;
- dialogare con le Compagnie Aeree al fine di rappresentare ogni problematica di natura tecnica e proporre soluzioni idonee e accettabili;
- emanare bollettini periodici di informazione per il personale di volo aventi come obiettivo l'accrescimento professionale degli associati.
- Fornire consulenza a piloti associati in caso di contestazioni tecniche da parte delle aziende d'impiego.

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

VICEDIRETTORE F/O ENZO MANGIACACCHI enzo.mangiavacchi@unionepilotti.it

RESP. COMUNICAZ. TECNICA F/O MATTEO LABO' matteo.labo@unionepilotti.it

Quanto riportato su questa pubblicazione non rappresenta necessariamente la posizione di Unione Piloti, ma esclusivamente le opinioni dei relativi autori.

SIAMO SU INTERNET!

WWW.UNIONEPILOTI.IT

UNIONE PILOTI

Via della Magliana, 876

Tel.: 06.65670831

Fax: 06.65670832

E-mail: segreteria@unionepilotti.it



UNIONE PILOTI
Italian Airlines and Civil Pilots Association



www.unionepilotti.it