



UILT Piloti

Technical Safety Board FLIGHT SAFETY BULLETIN

Newsletter Volume 1 – Issue 5 – August 2015

Editoriale

By T. Safety Board

La nostra Azienda sta cambiando, siamo tutti d'accordo su questo, ma alcuni ritorni di fiamma sono piuttosto evidenti, ecco perchè ci siamo permessi di commentare in maniera più o meno chiara quegli atteggiamenti, quegli errori quella mancanza di volontà di migliorare che agli occhi di molti di noi rappresentano il passato, un passato da dimenticare in cui non solo si sono accumulate perdite per 1 miliardo e 252 milioni di euro da dicembre 2008 a giugno 2014 (fonte sole 24ore), ma anche la nostra professionalità è stata fortemente minacciata per esigenze tutt'altro che dell'Azienda. Il cambiamento oggi si vede in molti settori, ma non in tutti. Il TSB di UILtrasporti si è inserito pesantemente nel processo informativo dei naviganti, sia attraverso questo bollettino di sicurezza volo sia tramite il sito che già tutti voi conoscete; grazie a questi strumenti abbiamo una percezione diversa dei problemi, raccogliamo informazioni dalla linea operativa, dai colleghi e benché privi di strumenti di correzione possiamo a gran voce rappresentare quello che accade, quello che i colleghi vivono in termini di esperienze personali suggerendo anche azioni di miglioramento alle aziende che ci leggono sempre di più, ma con il solo ed unico obiettivo di migliorare laddove possibile la sicurezza delle operazioni. Basta dire sicurezza per essere concretamente attivi nella prevenzione degli incidenti? Certamente no, come certamente non basta strutturare organizzazioni complesse ma prive della necessaria funzionalità operativa, serve piuttosto un po' di buon senso, di competenza e di volontà nel volere cambiare le cose laddove non vanno. Il buon senso e la competenza si vedono ad esempio nella capacità di sapere interpretare i

Continue on page 2

Ancora una volta il carburante

By Neil Williams

Dal codice della Navigazione aerea: art.887 (Direzione nautica rappresentanza e poteri legali); al comandante dell'aeromobile in modo esclusivo spetta la direzione della manovra e della navigazione. Art.889 (Doveri del comandante prima della partenza); prima della partenza il comandante deve di persona accertarsi che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere convenientemente attrezzato ed equipaggiato. Deve altresì accertarsi che il carico sia ben disposto e centrato e che le condizioni atmosferiche consentano una sicura navigazione. L' esercente può raccomandare la partenza con il minimo carburante, fornire dati agli equipaggi in base ai quali si evidenzia l'attendibilità dei piani di volo, può fornire altre informazioni statistiche relative alle condizioni meteorologiche nella specifica tratta etc.....ma NON PUO' imporre agli equipaggi di partire con il minimo carburante proprio in virtù del fatto che le responsabilità del volo risiedono "in primis" sul comandante e sull'equipaggio. Provate ad immaginare in un processo penale o civile se possa essere considerata un'attenuante il fatto che l' esercente faccia pressioni sugli equipaggi per partire con il minimo carburante. Una lettera del capo flotta nella quale si chiedono le motivazioni per le quali è stato imbarcato "extra fuel" è certamente una pressione psicologica forte che potrebbe indurre i meno esperti a partire sempre con il minimo carburante, ma se a fronte di questo dovessero sorgere dei problemi le responsabilità dell'equipaggio non sarebbero delegabili al capo flotta, rimarrebbero in maniera assoluta sul comandante del volo e su tutto l'equipaggio. Chi si presta a questo gioco, da ambo le parti, denota scarsa professionalità, incomprensibile anche da parte di chi è "pilota di scrivanie". Ricordate che negli incidenti aerei, laddove viene approfondito un aspetto di tipo decisionale, non esiste una condivisione di responsabilità con l' esercente per ciò che riguarda le decisioni dell'equipaggio, sono decisioni dell'equipaggio e basta ed oltre le innumerevoli regole che tutti noi conosciamo, vale sempre il concetto del buon padre di famiglia, che può essere tradotto nell'essere cautelativi anche nei confronti delle stesse regole e raccomandazioni imposte dall' esercente o dalla normativa in genere.

Please see *Great Articles* on page 3

INSIDE THIS ISSUE

- 1 Editoriale
- 1 Ancora una volta il carburante
- 2 Forse non tutti sanno che
- 3 I pionieri
- 4 Adverse Convective Weather and the ITCZ – raccomandazione EASA

"You cannot escape the responsibility of tomorrow by evading it today"

Forse non tutti sanno che

By Joachim Hans Marseille

La responsabilità dell'esercente termina con l'emissione di un aggiornamento alla manualistica operativa oppure sarebbero necessari strumenti di verifica della corretta comprensione ed assimilazione nella Company Culture?

Troppo spesso accade che importanti modifiche sono inserite tra miriadi di altre, lasciando al singolo il compito di raccoglierle ed assimilarle, salvo applicarle in sede di linea oppure al Simulatore.....se si ha la fortuna di enucleare l'argomento.

È in fondo la triste storia del FAD o, se vogliamo, del metodo "PONZIO PILOTA"....."è scritto quindi DEVI saperlo". Con il recente aggiornamento n. 3 all'O.M. A del 15 giugno 2015, sono state introdotte alcune precisazioni sull'argomento GO AROUND, già affrontate con la precedente revisione. In particolare si è specificato che in ogni avvicinamento venga considerata la possibilità che si verifichi una riattaccata con la contemporanea perdita di metà della spinta (piantata motore). Valutare il "what if?" è un importante strumento per il corretto monitoraggio della "situational awareness" e per mitigare gli effetti dello "startle effect". Ecco quindi la valutazione della possibilità di trovarsi con una piantata motore durante la manovra di riattaccata. In questo caso sarà necessario verificare la possibilità di seguire la traiettoria indicata sulla IAC di procedura per il GA normale a condizione di rispettare il gradiente richiesto dalla stessa procedura e, se non specificato, di quello previsto del 2,5%. Fatta questa valutazione si potrà seguire la traiettoria di cartina di procedura.

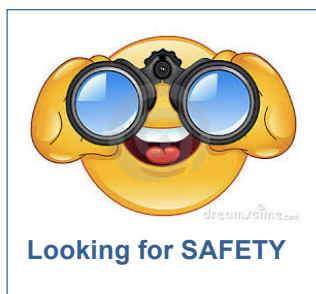
Ma a quale quota accelerare?

Alla quota di primo livellamento della procedura stessa o alla quota della MSA quale sia la minore. Naturalmente la verifica del gradiente, sempre se sono disponibili le relative tabelle, suppone alcune cautele definite in base alle tabelle in uso quali ad esempio, la considerazione che il calcolo del gradiente minimo è valido solo fino a 4000 ft. Ne consegue che per quote di livellamento superiori si farà riferimento, come in passato, alla procedura "One Engine Out" delle tabelle di pista. Ma se non pianta motore a che quota accelerare in riattaccata? Alla quota di primo livellamento della procedura. Tutto qui.....Sarà meglio chiarirsi durante il briefing, per evitare malintesi, che dite?

Getting Started from page 1

dati di analisi, sapere leggere i potenziali rischi filtrando le cose banali da quelle concrete e importanti, la volontà invece e quella necessaria per costruire qualcosa di buono piuttosto che alimentare solamente il rispetto dell'esigenza normativa, elemento fondamentale ma non unico affinché il sistema funzioni. Per questo è necessario avere esperienza nella lettura dei dati FDM, nell'interpretare ciò che accade, nel valutare anche segnali appena percettibili che però hanno un significato importante per chi ha competenza di volo. L'interpretazione "numerica" in senso assoluto non è sempre corretta e denota una maniacale attenzione nei confronti degli equipaggi in un sistema che è tutt'ora tempestato di falle che frequentemente sono gli equipaggi stessi a tappare con la propria esperienza e professionalità. Una cosa è innegabile, nei confronti degli equipaggi di volo c'è sempre stata un'attenzione che in altre categorie non c'è, per quale motivo? Per via dei rischi del lavoro che svolgono oppure nella spasmodica ricerca di un colpevole che è sempre più facile trovare ed identificare nell'equipaggio? Da una parte si compromette con strumenti gestionali l'autonomia di giudizio degli equipaggi, come ad esempio attraverso lettere indirizzate ai Comandanti per giustificare la scelta ad imbarcare carburante aggiuntivo, dall'altra, se accade qualcosa, si ricerca le responsabilità nell'equipaggio, quell'equipaggio la cui autonomia di giudizio può essere stata compromessa attraverso strumenti gestionali. Questa metodologia fa comodo nell'immediato a chi non riesce a guardale oltre il proprio naso.....ma a lungo andare fa male a tutto il sistema che in questo modo nasconde problemi ed inefficienze croniche perdendo l'occasione di crescere a seguito di un errore o di un'anomalia o dell'esperienza altrui. Fermiamoci un attimo e guardiamoci intorno, il sistema se da una parte predica il "threat and error management" dall'altra pratica la "ricerca del colpevole", la nostra manualistica operativa, scritta più in "legalese tradotto in inglese" che con terminologie che non lascino adito a dubbi di alcun tipo ci espone ad una potenziale attribuzione di colpe e responsabilità in maniera sempre crescente. Gli unici strumenti a disposizione dei piloti di linea oggi si chiamano "safety report" e "fatigue report", usiamoli quando necessario, anche e principalmente quando non accade nulla di grave grazie a noi, non abbiamo altro modo per fare sentire la nostra voce. Per difendere la nostra professione.

"There are no secrets to success. It is the result of preparation, hard work, and learning from failure"



DETAILS CREATE THE FAMOUS BIG PICTURE BUT WE HAVEN'T SEEN ANY

I Pionieri

By Joachim Hans Marseille

Siamo alle solite. Nessuno c'era arrivato prima, nessuno ne ha compreso rischi e conseguenze. Nessuno, nei fatti e non solo nelle parole o nelle buone intenzioni, ha saputo finora essere predittivo. Stiamo parlando di salute, di stile di vita e di aspettative di longevità. La categoria dei cinquantenni infatti, praticamente in tutti i settori professionali, rappresenta una élite di pionieri della salute, in senso negativo ovviamente. E le categorie professionali colpite, piloti compresi, ne sono la punta di diamante. Se finora si è parlato di fatica operativa, e con le "nuove" FTL in vigore dal prossimo anno ne vedremo, con estrema attenzione, i risvolti operativi, nulla si è fatto nel campo della prevenzione per quanto concerne tutele e misure mitigatrici nell'inesplorato terreno dell'accumulo di ore di volo e di servizio nel totale della vita professionale di un lavoratore ad "alto indice di stress" come il pilota, o il navigante in generale.

In una parola, non esistono studi perché non esistono statistiche in un settore dove ogni anno aumentano età, ore di volo e di servizio, e dove in passato non si era mai arrivati a tanto in quantità, quote, cicli, età. Semplicemente...la statistica è costituita dai nostri cinquantenni, i pionieri e, speriamo mai, i possibili casi limite. Ma la speranza non può bastare, perché mai si erano raggiunti questi livelli, ed il futuro non lascia supporre che ci siano, a meno di ragionate inversioni di tendenza, misure predittive di gestione della fatica operativa A LUNGO TERMINE, quella non solo legata al singolo turno o alla rotazione mensile. Nessuna tutela è finora arrivata da nessun contratto in Italia (in altri paesi europei alcuni contratti tutelano la "vecchiaia"), ad esempio incrementando la spettanza ferie in misura legata all'età anagrafica, e non alla sola anzianità aziendale, oppure un innalzamento età, almeno di tipo "risarcitorio", sulla polizza di perdita brevetto legata alle nuove età pensionabili (siamo fermi a 52 anni, oltre i quali la polizza scende di indennizzo!).

Ma i fatti negativi, quelli che non si vedono in termini di prevenzione, si ritrovano nei crescenti numeri di colleghi, soprattutto piloti e naviganti, con seri problemi cardiovascolari o affetti da altre comunque gravissime patologie. Quali saranno le aspettative di vita della categoria degli over 50? Con quale incidenza si verificano patologie legate in qualche modo all'attività di volo finora mai raggiunta prima? Come fare efficace prevenzione e non solo accertamento dello stato di salute a danni ormai fatti? A questi quesiti non possono rispondere le strutture sanitarie preposte o i tecnici delle FTL nuove o vecchie. Semplicemente perché non sono personalmente coinvolti. Servono specialisti obiettivamente seri ed estranei a qualsiasi pressione aziendale; è necessario il coinvolgimento tecnico delle associazioni dei lavoratori ed occorre fare presto. A poco serve integrare pensioni e contributi, se questi sono seriamente a rischio di non poter essere goduti...

I pionieri over 50 vanno studiati e tutelati, perché non si dica in futuro che così tanto e così male non si doveva volare.



We must still think of ourselves as pioneers to understand the importance of space

"Let the future tell the truth, and evaluate each one according to his work and accomplishments. The present is theirs; the future, for which I have really worked, is mine"

Safety Management of Flight Operations in Adverse Convective Weather and the ITCZ

By Saburo Sakai

Il 29 luglio 2015 e' stata emessa da EASA la seguente raccomandazione di sicurezza: "Safety management of flight operations in adverse convective weather and the Intertropical convergence zone". Inutile ricordare che tutti i giorni 6 aeroplani della nostra flotta attraversano il fronte intertropicale, per questo motivo riteniamo importante evidenziare le misure raccomandate da EASA che rappresentano alcuni punti fermi nella prevenzione dei potenziali rischi associati a questi fenomeni. Sono identificate quattro aree applicative nell'ambito dell'operatore: SAFETY MANAGEMENT, FLIGHT PLANNING AND DISPATCH, INFLIGHT PROCEDURES, COMPETENCY OF PERSONELL, queste strategie rappresentano fondamentalmente una metodologia preventiva in relazione ai potenziali rischi associati all'attraversamento del fronte intertropicale; viene inoltre evidenziata l'importanza di identificare, evitare e reagire ai possibili effetti negativi generati dall'attivita' convettiva associata al fronte intertropicale. Questa raccomandazione deve farci riflettere su come il sistema aziendale, strutturato con la famigerata policy per valutare i comandanti sull'extra fuel imbarcato, sia in controtendenza rispetto alle esigenze di sicurezza sancite dalla stessa EASA: da una parte si valuta in maniera "ottusa" la scelta della quantita' di carburante imbarcato rispetto al pianificato, senza tenere conto di eventuali anomalie, taxi fuel differente rispetto al pianificato, ripianificazioni su richiesta dell'equipaggio perche' il flight dispatch ha erroneamente pianificato l'attraversamento di un fronte importante o di un tifone o di un'area con turbolenza severa; dall'altra si sottovaluta anche una raccomandazione come questa il cui scopo e' quello di sollecitare l'attenzione su fenomeni che rappresentano una potenziale minaccia alla sicurezza delle operazioni. Ci appare doveroso ed opportuno ricordare che il carburante aggiuntivo può essere l'elemento che consente di deviare o ripianificare il volo con adeguati margini di sicurezza, riteniamo quindi errato e controproducente valutare gli equipaggi sull'extra fuel imbarcato in particolare su direttrici come il sud america interessate dall'attraversamento dell'ITCZ. Sarebbe inoltre utile ricevere dati in termini di monitoraggio di alcuni parametri di volo quali ad esempio eccessivo roll, stall protection, speed, vertical speed, acceleration, su queste direttrici e condividere con gli equipaggi gli eventi accaduti affinché l'esperienza di altri colleghi non vada perduta. Recentemente ci sono stati dei casi di turbolenza severa a seguito di deviazioni dell'ordine di 40NM evidentemente insufficienti allo scopo. Questi eventi, mai divulgati alla popolazione dei piloti rappresentano un'occasione perduta di insegnamento. Alleghiamo integralmente la raccomandazione emessa da

EASA qualora sia sfuggita agli enti preposti. La versione integrale e' disponibile al seguente indirizzo:

http://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2015_13.pdf/SIB_2015-13_1

Operators Safety risk management: Predictive, proactive and reactive identification processes for ITCZ-related hazards; Safety data collection which is consistent with aircraft operations in adverse convective weather; FDM-based indicators targeting the risks related to adverse convective weather and ITCZ (for example: number of events associated with excessive roll, stall protection trigger, excessive speed/vertical speed/accelerations and/or insufficient energy at high altitude); Safety data analysis to adequately identify existing or emerging risks associated with aircraft operations in the ITCZ; Trend analysis to properly identify in a timely manner existing or emerging (isolated or combined) contributing factors to LOC-I, such as, but not limited to: Increased rate of turbulence/icing encounter for the flights in the vicinity of the ITCZ compared to flights in other geographical areas of operation; Poor strategic or operational decision making related to weather avoidance; Inaccurate or outdated meteorological data, products, reports or forecasts used for flight planning or in flight; Scarce adherence to Standard Operating Procedures; Erosion of skills, risk-taking attitudes or lack of awareness of the potential of LOC-I in adverse convective weather and the ITCZ. Defensive strategy and risk mitigation appropriately addressing each identified contributing factors to LOC-I.

Flight planning and dispatch: Adequacy of flight preparation and dispatch with particular regard to anticipated weather conditions; Fuel policy and guidance that is consistent with anticipated operational constraints and weather contingency planning, providing an appropriate range of possible strategic avoidance routes and the ability to conduct unplanned in-flight deviations from intended route; Dispatch with Minimum Equipment List/Configuration Deviation List that preserves the ability of the aircrew to avoid weather and to mitigate the effects of inadvertent inclement weather encounter, such as requiring appropriate reliability of weather radar, de-icing/antiicing systems, navigation systems, air data.

In-flight procedures: Avoidance manoeuvres should be performed as early as possible, as weather radar information on nearby cells becomes partial, and possibly misleading, when the aeroplane gets closer to convective areas; No attempts to climb over the convective area should be undertaken when buffet and performance margins are dangerously reduced.

Competency of personnel: Effective detection and resolution of lack of knowledge, deficient skills and inappropriate attitudes of pilots, dispatchers, maintenance personnel and safety officers as regards their proficiency to ensure safe flight operations in adverse convective weather and the ITCZ; Adequate initial, recurrent, route-specific or seasonal refresher training with regard to the specific geographical areas of operation associated with the ITCZ.

National Aviation Authorities: When approving an "area of operation" or overseeing existing operations in the ITCZ, competent authorities should: Evaluate the operators' risk assessment to ensure that it is appropriate for the operations conducted, considering as a minimum the above mentioned aspects; Assess the adequacy and the correct implementation of the resulting mitigating measures.

Le strategie raccomandate in questo documento EASA potrebbero essere introdotte con un minimo sforzo incrementando i margini di sicurezza nei voli che attraversano il fronte intertropicale; divulgare questo tipo d'informazioni al personale di volo rappresenta un requisito minimo per essere un'organizzazione proattiva che identifica le priorità in modo adeguato.....BUON FERRAGOSTO...HAPPY HOLIDAYS....



Technical Safety Board

Via di Priscilla 101
Roma - 00199

Phone:
+39.06.862671

Fax:
+39.06.86207747

UILsafety@uiltrasporti.it

<http://www.tsbsafety.uiltrasporti.it/>

