

INFO TECH n. 14/2018
Dipartimento Tecnico – 16 ottobre 2018

(english text in bottom)

ECA Flight Data Working Group

Si è svolto presso la sede ECA, European Cockpit Association, il secondo appuntamento annuale del Flight Data Working Group, presenti i rappresentanti dei Dipartimenti Tecnici delle Associazioni Professionali Piloti Europei che si occupano di Accident Analysis & Prevention (15 rappresentanti in questa occasione). Il Dipartimento Tecnico di ANPAC ha partecipato con il suo delegato tecnico.

Principali temi trattati:

Data For Safety Program.

EASA sta costruendo, su ispirazione del modello FAA, un data base per raccogliere i dati di volo dai programmi Flight Data Monitor degli Operatori EU, i dati Eurocontrol e meteo. Questo data base servirà per analisi di safety proattive e predittive delle minacce alla safety. Un grande progetto, molto ambizioso e complesso, al quale partecipiamo come ECA alla costruzione e strutturazione, nell'interesse di proteggere i dati e la loro efficace de-identificazione e di ottenere un valido prodotto in termini di Safety.

Implementing Just Culture e Reg. 376 Reporting.

Sono state analizzati i dati del sondaggio svolto presso gli operatori EU e le Civil Aviation Authorities EU su Just Culture e Reporting che saranno poi condivisi con EASA qualitativamente nella revisione del Regolamento prevista per il 2019. Il quadro emerso è a macchia di leopardo, con alcune chiare criticità che andranno risolte in ambito regolamentare di "Auditing" Europeo. La standardizzazione dei formati e linguaggi usati per i Reporting, la Fatigue come evento safety e l'applicazione chiara della Just Culture sono i punti principali.

EBT/FDM.

E' stato esaminato il futuro impianto regolamentare EBT, Evidence Based Training, e come vengono utilizzati i dati FDM.

Ulteriori lavori saranno poi svolti nel Working Group ECA Training & Licence che si occupa in modo specifico di EBT in ambito EASA.

Il Dipartimento Tecnico, Accident Analysis & Prevention, di ANPAC partecipa ai "CORE Group" ECA - Reg. 996 e Reg. 376 monitoraggio e revisione, EASA EO FDM e Data For Safety implementing.

ANPAC rappresenta dal 2015, con il suo delegato Tecnico AAP, l'ECA all'ACC ECAC (European Civil Aviation Conference), Group of Expert on Accident and Incident Investigation, dove le Agenzie Investigative Europee condividono e analizzano gli incidenti principali e le procedure investigative. Prossimo meeting a Malta a Novembre 2018.

Aeroporto di Pisa - Problematica parcheggi per aa/mm di classe 4E

Recentemente a causa maltempo su FCO ci sono stati dei dirottamenti su Pisa di alcuni voli.

In particolare l'aeroporto di Pisa in prima istanza non ha accettato (poi concessa) la richiesta di dirottamento di un B777, causa mancanza parcheggi idonei.

Il Dipartimento Tecnico Anpac ha richiesto un incontro con la società di gestione aeroportuale per chiarire il tema.

Nell'incontro la Società di gestione ha confermato che la disponibilità di parcheggio per un aeromobile di classe 4E (B777/A330) è garantita solo con pianificazione anticipata.

Il parcheggio designato per aa/mm 4E è solamente uno, il parcheggio 21, ed affinché possa essere utilizzato i parcheggi 20 e 22 devono essere liberi.

Essendo i parcheggi 20 e 22 occupati quotidianamente per la normale attività di volo è altamente improbabile che il parcheggio 21 possa trovarsi disponibile in caso di dirottamento con un preavviso di 20/40 minuti.

Alla luce di queste problematiche attendiamo da parte degli operatori che sia chiarito in sede di pianificazione come considerare l'aeroporto di Pisa.



[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: dt@anpac.it

ECA Flight Data Working Group

On October 11, 2018, at the ECA headquarters of the European Cockpit Association, the second annual event of the Flight Data Working Group was held, with representatives of the Technical Departments of the Professional European Pilot Associations dealing with Accident Analysis & Prevention (15 representatives on this occasion). The Technical Department of ANPAC participated with its technical delegate.

Main topics covered:

Data For Safety Program.

EASA is building, based on the FAA model, a database for collecting flight data from the EU Flight Data Monitor programs, Eurocontrol and weather data. This database will serve for proactive and predictive safety analyzes of safety threats. A large, ambitious and complex project, to which we participate as ECA in the construction and structuring, in the interest of protecting data and their effective de-identification and obtaining a valid product in terms of safety.

Implementing Just Culture and Reg. 376 Reporting.

The data of the survey carried out by EU operators and the Civil Aviation Authorities EU on Just Culture and Reporting have been analyzed, which will then be shared with EASA qualitatively in the revision of the Regulation scheduled for 2019. The picture emerged is a leopard spot, with some clear critical issues that will be resolved within the regulatory framework of "European Auditing". The standardization of the formats and languages used for Reporting, Fatigue as a safety event and the clear application of Just Culture are the main points.

EBT / FDM.

The future EBT regulatory plant, Evidence Based Training, and how FDM data are used has been examined.

Further work will be carried out in the ECA Training & Licensing Working Group, which deals specifically with EBT in the EASA field.

The Technical Department, Accident Analysis & Prevention, of ANPAC participates in the "CORE Group" ECA - Reg. 996 and Reg. 376 monitoring and revision, EASA EO FDM and Data For Safety implementation.

ANPAC has represented, since 2015, with its Technical AAP delegate, the ECA to the ACC (European Civil Aviation Conference), the Group of Expert on Accident and Incident Investigation, where the European Investigative Agencies share and analyze the main incidents and the investigative procedures . Next meeting in Malta in November 2018 .

Pisa Airport - problematic parking lots for a / m class 4E

Recently due to bad weather on FCO there have been some flight diverted to Pisa. In particular, the airport of Pisa in the first instance did not accept (then accepted) the a B777diverted flight, due to lack of suitable parking areas.

The Anpac Technical Department requested a meeting with the airport management company to clarify the topic.

At the meeting the Management Company confirmed that parking availability for a class 4E aircraft (B777 / A330) is only guaranteed with advance planning.

The designated parking space for class 4E aircraft is only one, parking stand 21, and parking stands 20 and 22 must be free in order to be used.

Since parking spaces 20 and 22 are occupied daily for normal flight activity, parking 21 could be unavailable for B777/A330 aircraft.

According this issue the operators should clarify in the planning stage how to consider the Pisa airport.



[ANPAC - Dipartimento Tecnico](http://anpac.it)

For any comments or feedback, please email to: dt@anpac.it