

INFO TECH n. 8/2018

Dipartimento Tecnico – 24 Luglio 2018

(english text in bottom)

Aeroporto Venezia lavori nuova segnaletica e layout aeroportuale

Gentili Colleghi,

Nell'ambito dell'ampio programma di partecipazione di ANPAC nella safety degli aeroporti italiani è stata produttiva e utile la riunione del 17 Luglio scorso a Venezia.

L'aeroporto di Venezia Marco Polo sta portando avanti un ambizioso progetto di ammodernamento ed espansione, la cui seconda fase si ultimerà nel 2021.

Durante i prossimi tre anni l'aeroporto subirà modifiche dal lato terminal, ma anche le sue piste di volo e vie di rullaggio saranno riviste profondamente.

L'aeroporto ha ricevuto autorizzazione per utilizzare la 04L come pista permanente, anche se non in concomitanza con la principale 04R e durante la fase dei lavori saranno attive a fasi alterne.

In ottemperanza alla regolamentazione EASA, il Dipartimento Tecnico di ANPAC è stato presente sin dalle prime fasi di definizione del progetto, ed un ottimo rapporto con grande flusso di informazioni e sinergie si è stabilito con l'operatore SAVE e con ENAC ed ENAV locale e per questo ringraziamo il collega Cpt David Di Folco che ci rappresenta in tutte le riunioni.

I nostri suggerimenti sono stati ascoltati e recepiti per quanto riguarda la configurazione di alcune vie di rullaggio, così come della segnaletica ed altri aspetti di sicurezza ed operativi.

Nella riunione del 17 Luglio, come ANPAC (rappresentata dai Cpt Bernabucci e Di Folco) abbiamo ribadito l'importanza di mettere in atto le appropriate misure di mitigazione per il serio problema delle incursioni di pista, causato dalla particolare configurazione di piste parallele di Venezia.

Recenti fatti ci hanno dimostrato come la prudenza e le barriere non sono mai troppe quando si parla di avvicinamenti su piste parallele e vicine, e i fattori umani intervengono con tutto il loro peso, causando errori più o meno gravi (vedasi San Francisco, Pisa, ecc.)

Anche in questo caso tutte le parti invitate sono state molto ricettive, e seguendo i principi di sicurezza prima ed efficienza poi, le nostre osservazioni saranno messe in atto sia durante che dopo la fase dei lavori per garantire i margini dovuti.

Più avanti condivideremo con voi maggiori dettagli sui lavori, le loro tempistiche ed eventuali considerazioni.

Siamo orgogliosi di questa collaborazione e della stima reciproca creatasi con SAVE, ENAC ed ENAV in questo periodo, e speriamo di poter replicare questa cooperazione così positiva anche sugli altri aeroporti Italiani dove siamo presenti, per garantire un'esperienza "a misura di pilota" a favore della sicurezza e dell'efficienza.

Workshop EPPSI Francoforte 20-21 Giugno

L'evento è stato organizzato da (EPPSI) European Pilot Peer Support Initiative, i cui scopi e propositi si possono vedere sul sito www.eppsi.eu, e da Vereinigung Cockpit (sindacato Tedesco).

Ha visto la partecipazione di molte nazioni interessate alla realizzazione di questo tipo di aiuto per piloti con criticità di tipo psicologico e di stili di vita.

Al workshop ha partecipato il Cpt Giampaolo Meotti nostro esperto del settore che da lunga data si occupa delle questioni mediche e di supporto ai colleghi.

L'agenda ha diviso in tre parti il workshop su (PSP) Peer Support Program e la prima sessione ha riguardato quale tipo di Peer Support è valido per le varie Organizzazioni e Compagnie Europee.

Per questo si sono alternati nella presentazione dei quattro modelli quattro comandanti:

- il Tedesco anche medico per il primo modello (Stiftung Mayday)
- l'Inglese per il (PAN) Pilot Assistance Network,
- il Francese con (l'Evolutionary Air France)
- il Norvegese con il modello di tipo nazionale con indirizzo più sociale.

Il primo modello illustrato dal Cpt/Dr. Fahnenbruck attinge le risorse per la formazione e la realizzazione del PSP tramite una fondazione già esistente, che in Germania già viene utilizzata per fornire aiuto al pilota che manifesta criticità.

Il secondo modello è quello già operativo in British Airways dal nome IHO Independent Health Organization che vede partecipante anche l'organizzazione sindacale BALPA.

La presentazione del Cpt. Fielding è stata interessante perché parlava di un Peer Support già operativo e le specifiche che ha illustrato sono quelle di un corpo indipendente attento alla parte assistenziale, totalmente separato dalle operazioni volo e dal servizio medico di Compagnia.

E' inoltre innovativo per l'uso della tecnologia che migliora i processi , totalmente confidenziale e con una zona di sicurezza creata attorno ai PSAs Peer Support Advisors Group formato da 20 piloti di linea.

Dalle prime esperienze è evidente che il programma funziona e che era necessario averlo. Per alcuni aspetti sembra che gli psicologi siano una parte cruciale del programma.

Il Cpt. Fournerat ha illustrato il modello francese che prevede di mettere al centro dell'organizzazione il pilota e intorno gli altri attori: es. management, risorse umane, supporti professionali, aiuti sociali, medicina del lavoro, associazioni piloti, centri aeromedici, direzione generale dell'aviazione civile.

Questo PSP è in via di realizzazione e si pensa che avrà bisogno di alcuni altri miglioramenti.

Il Cpt. Lien ha presentato il modello "Norwegian" e facendone parte ha chiarito che era in cerca di suggerimenti per migliorare quanto hanno già messo in atto.

Questo PSP molto simile al nostro PAG (organizzazione italiana dove ANPAC è stata tra i fondatori e continua ad operare) , con attenzione ai problemi sociali come le separazioni, l'alcol, ecc.

Nella tavola rotonda che è seguita, oltre ad un breve riassunto delle presentazioni, le domande che si sono succedute hanno evidenziato che un buon PSP dovrebbe essere modellato sulle esigenze delle varie Organizzazioni.

La seconda parte del workshop ha affrontato la correlazione tra i PSPs e le parti interessate nella stesura delle norme EASA di prossima attuazione.

La responsabile EASA (Egerer) ha presentato il punto di vista dell'Authority Europea sul PSP affermando che le raccomandazioni saranno rese note nei tempi dovuti ossia entro i prossimi due anni.

Due Piloti di Air Dolomiti hanno presentato il PSP come applicato in Air Dolomiti.

Due medici hanno evidenziato le loro esperienze nelle applicazioni mediche riferite alla gestione dei PSP in Olanda e Inghilterra.

La terza parte del workshop ha riguardato come reclutare, addestrare i Peer e come dovrebbero operare nella gestione pratica dei problemi dei colleghi.

Il Prof. Bor psicologo di EAAP e il Cpt Fahrenbruck si sono alternati nella presentazione di come selezionare e addestrare i futuri Peer.

Bor ha specificato cosa non si deve fare: "not a pilot selection, but a selection from the pilots" e le caratteristiche da ricercare nella personalità del pilota.

Il Prof. Bor, ha effettuato una vera e propria lezione di formazione culturale sulle qualità professionali e morali e di apertura mentale che dovrebbero avere i Peer per essere selezionati.

Ringraziamo di cuore il Cpt Meotti per la sua partecipazione e il suo riassunto del Workshop su questo tema fondamentale, ricordando che Anpac, in collaborazione con

l'Ordine Nazionale Psicologi ed Enac, sta lavorando da tempo al nuovo programma di PSP che riguarderà Piloti, Assistenti di volo e Controllori di volo.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

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

[English Version](#)

Venice Airport works and airport layout

Dear Members,

Within the program of ANPAC's participation in the Italian airports safety, the meeting of 17 July in Venice was productive and useful.

The Venice Marco Polo airport is carrying out an ambitious modernization and expansion project, the second phase of which will be completed in 2021.

During the next three years the airport will undergo changes from the terminal side, but its runways and taxiways will also be heavily revised.

The airport has received authorization to use the 04L as a permanent runway, even if not in conjunction with the main 04R and during the work phase will be active alternately.

In compliance with the EASA regulations, the Technical Department of ANPAC has been present since the early stages of project definition, and an excellent relationship with a great flow of information and synergies has been established with the operator SAVE and with ENAC and ENAV local and we thank our colleague Cpt David Di Folco who represents us in all the meetings.

Our suggestions have been received and acknowledged regarding the configuration of some taxiways, as well as the signs and other safety and operational aspects.

At the meeting of 17 July, as ANPAC (represented by the Cpt Bernabucci and Di Folco) we restated the importance of implementing the appropriate mitigation measures for the serious problem of runway incursions, caused by the particular configuration of parallel runways in Venice.

Recent facts have shown us that caution and barriers are never too many when we talk about approaches on parallel and near runways, and the human factors intervene with all their influence, causing more or less serious errors (see San Francisco, Pisa, etc. .)

Also in this case all the parties invited were very receptive, and following the principles of safety first and then efficiency, our observations will be implemented both during and after the work phase to guarantee the margins due.

Later we will share with you more details about the works, their timing and possible considerations.

We are proud of this collaboration and the mutual esteem created with SAVE, ENAC and ENAV in this period, and we hope to be able to replicate this cooperation

so positive also on other Italian airports where we are present, to ensure a "pilot-friendly" experience in favor of safety and efficiency.

EPPSI Workshop Frankfurt 20-21 June

The event was organized by (EPPSI) the European Pilot Peer Support Initiative, (whose aims and purposes can be seen at www.eppsi.eu), and by Vereinigung Cockpit (German trade union).

It has seen the participation of many nations interested in the realization of this type of help for pilots with psychological problems and lifestyles.

Cpt Giampaolo Meotti, our expert in the field, has been taking part in the workshop and has been dealing with medical issues and support for colleagues for a long time.

The agenda divided in three parts the workshop on (PSP) Peer Support Program and the first session covered what kind of Peer Support is valid for the various Organizations and European Companies.

This is why four commanders alternated in the presentation of the four models:

- German for the first model (Stiftung Mayday)
- English for the (PAN) Pilot Assistance Network,
- French with (Evolutionary Air France)
- the Norwegian with the national model with a more social address.

The first model illustrated by the Cpt / Dr. Fahnenbruck draws on the resources for the training and implementation of the PSP through an existing foundation, which is already used in Germany to provide help to the pilot who is critical.

The second model is the one already operational in British Airways named IHO Independent Health Organization, which also sees the trade union organization BALPA as a participant.

The presentation of the Cpt. Fielding was interesting because it talked about a Peer Support already operational and the specifications that he illustrated are those of an independent body attentive to the welfare, totally separate from the flight operations and the medical service of the Company.

It is also innovative for the use of technology that improves processes, totally confidential and with a security zone created around the PSAs Peer Support Advisors Group made up of 20 line pilots.

From the first experiences it is evident that the program works well and that it was necessary to have it. In some details it seems that psychologists are a crucial part of the program.

The Cpt. Fournerat illustrated the French model that plans to put the pilot at the center of the organization and around the other actors: es. management, human

resources, professional support, social aid, occupational medicine, pilot associations, aero-medical centers, general civil aviation management.

This PSP is underway and is expected to need some other improvements.

The Cpt. Lien presented the "Norwegian" model and made it clear that he was looking for suggestions to improve what they have already implemented.

This PSP is very similar to our PAG (Italian organization where ANPAC was one of the founders and continues to operate), with attention to social problems such as separations, alcohol, etc.

In the round table that followed, in addition to a brief summary of the presentations, the questions that have followed have shown that a good PSP should be modeled on the needs of the various organizations.

The second part of the workshop dealt with the correlation between PSPs and stakeholders in the drafting of the EASA rules to be implemented soon.

The manager EASA (Egerer) presented the point of view of the European Authority on the PSP stating that the recommendations will be announced in due time, ie within the next two years.

Two Air Dolomiti pilots presented the PSP as applied in Air Dolomiti.

Two doctors highlighted their experiences in medical applications related to the management of PSPs in the Netherlands and England.

The third part of the workshop focused on how to recruit, train Peers and how they should work in the practical management of colleagues' problems.

Prof. Bor, a psychologist at EAAP and Cpt Fahnenbruck took turns in presenting how to select and train future Peers.

Bor has specified what should not be done: "not a pilot selection, but a selection from the pilots" and the characteristics to be found in the personality of the pilot.

Prof. Bor, has carried out a real lesson of cultural education on the professional and moral qualities and openness that the Peers should have to be selected.

ANPAC sincerely thanks Cpt Meotti for his participation and his summary of the Workshop on this fundamental theme, recalling that ANPAC, in collaboration with the National Order of Psychologists and Enac, has been working for some time on the new PSP program which will cover Pilots, Assistants flight and Flight controllers in Italy.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

For any comments or feedback is welcome by emailing us at: dt@anpac.it