

INFO TECH n. 29/2019

Dipartimento Tecnico – 16 Dicembre 2019

*(English text at the bottom)*

### **SEMINARIO FATIGUE E STRESS MANAGEMENT**

Gentili Colleghi,

Sabato 14 Dicembre dalle 10 alle 14, presso la sede ANPAC, si è svolto il seminario sul tema "Fatigue e Stress Management".

Il seminario ha visto la partecipazione come relatori la Dott.ssa Psicologa Barbara Gasparella e del Direttore del Dipartimento Tecnico Anpac Cpt Marcello Bernabucci.

Partecipavano colleghi piloti e aa/vv operativi in diversi Operatori italiani e lo scambio di esperienze è stato un valore aggiunto al seminario.

I feedback ricevuti dai colleghi sono stati lusinghieri e contiamo di replicare in futuro oltre che mettere a calendario anche altri temi di carattere tecnico-formativo aperti a tutti i nostri iscritti.

Nei prossimi giorni sarà pubblicata, e resa scaricabile sul sito Anpac, la presentazione integrale utilizzata che potrebbe essere di gradimento a chi volesse approfondire da casa il tema trattato.

Approfito per ringraziare l'Esecutivo Anpac per l'opportunità di organizzare tali eventi di carattere tecnico testimoniando l'interesse e la volontà di mantenere un notevole impegno della nostra Associazione Professionale sul lato tecnico oltre che quello industriale di tutela del nostro lavoro.

### **ALCUNI DETTAGLI ATS POST INCONTRO ANACNA-ANPAC**

Riassumiamo di seguito altri dettagli dei temi trattati nell'incontro/confronto del 9 Dicembre scorso con ANACNA.

- **CPDLC difficoltà di log in Italia.** Saranno controllati i protocolli di connessione. ENAV non è a conoscenza, tramite il solo ATC FPL, se a/m è dotato o meno di tale impianto, però può tentare il LOG agli aerei in modo autonomo, specie se questi tentano un LOG senza successo. Non è ancora chiaro se, per eseguire il trasferimento di CPDLC tra Italia ed altri stati, ad

---

esempio AUSTRIA, una volta che a/m è loggato in Italia, l'ATC deve scollegarti o basta che si trasferisca il traffico al nuovo ente ATS, pertanto con il log al nuovo ente avviene in automatico.

- **Avvicinamenti cosiddetti "TROMBONI"**. Principalmente il loro scopo è di creare separazioni tra aerei o tempi lunghi di avvicinamento, causa occupazione di pista, ad esempio per ispezioni della stessa, evento che deve essere effettuato con regolarità su aeroporti trafficati, vedi FCO. Da parte dei Controllori ATS è stato sollecitato nella riunione che i piloti si attengano scrupolosamente ai constrain di velocità e quota di tali STAR. Nel caso il CTA dia un'autorizzazione a procedere direttamente a uno dei punti di tali STAR del "trombone", è buona norma chiedere se eventuali constrain di quota debbano essere mantenuti.
- **SID noise abatement**. Per ENAV sono anche rotte NOISE Routes, e perciò vanno eseguite anche in virtù di tale prerogativa, a seconda dei casi utilizzando a scelta il decollo NADP 1 o NADP 2.
- **Avvicinamenti RADAR**. Devono dare separazioni di 2,5 NM a causa di precisa richiesta ENAC, ma stanno lavorando per avere un margine di scelta e possibilità di riduzione da parte del CTA di TWR, con i velivoli in vista.
- **Cartine LIDO FCO** non riportano con esattezza il constrain di quota IRBES e MAVEN livellati a 3000 ft per la procedura ILS 16 L, con la relativa nota di spiegazione, mentre tale obbligo è chiesto su AIP Italia ed è riportato sulle cartine Jeppesen (segnaleremo l'eventuale errore a LIDO). Tale constrain esiste perché, anche se le due piste sono indipendenti, per fare gli avvicinamenti paralleli, è stata richiesta una separazione mista, longitudinale ma anche verticale di 1000 ft tra due traffici paralleli.
- **Velocità 250 IAS sotto i 10000 piedi**. Molto spesso da parte del CTA tale limitazione è rimossa soprattutto nelle SID. Si conferma che per i voli IFR non è una limitazione ATC in spazi aerei classe A e C, ma solo degli operatori.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: [dt@anpac.it](mailto:dt@anpac.it)

[English Version](#)

## FATIGUE AND STRESS MANAGEMENT SEMINAR

Dear Members,

The seminar on the topic "Fatigue and Stress Management" was held on Saturday 14 December from 10 to 14 at the ANPAC headquarters.

Dr. Psychologist Barbara Gasparella and the Director of the Technical Department Anpac Cpt Marcello Bernabucci attended the seminar as speakers.

Pilot and Cabin Attendants colleagues working in various Italian operators took part and the exchange of experiences was an added value to the seminar.

---

The feedbacks received from colleagues were gratifying and we hope to respond in the future as well as to schedule other technical-educational topics open to all our members.

In the next few days, the complete presentation used could be published and made available for download on the Anpac website.

I take this opportunity to thank the Anpac Executive Board for the opportunity to organize such technical events in direction to gain the interest and willingness act to maintain a considerable commitment of our Professional Association on the technical side as well as the industrial one of protecting our profession.

### SOME DETAILS ATS POST ANACNA-ANPAC MEETING

We summarize below other details of the topics covered in the meeting / discussion on 9 December with ANACNA.

- **CPDLC logging difficulties in Italy.** Connection protocols will be checked. ENAV is not aware, only through ATC FPL, if a/c is equipped with such system or not, but it can attempt to LOG the aircraft autonomously, especially if they attempt a LOG without success. It is not yet clear whether, to perform the transfer of CPDLC between Italy and other states, for example AUSTRIA, once a/c is logged in Italy, the ATC must disconnect or just transfer traffic to the new ATS entity, therefore with the log to the new entity it happens automatically.
- **"TROMBONI" approaches.** Mainly their purpose is to create separations between aircraft or long approach times, due to runway occupation, for example for inspections of the same, an event that must be carried out regularly on busy airports, see FCO. On the part of the ATS Controllers, the meeting called for the pilots to adhere strictly to the speed and quota trains of these STARs. In case the CTA gives authorization to proceed directly to one of the points of such STARs of the "trombone", it is good practice to ask if any quota constrains should be maintained.
- **SID noise abatement.** For ENAV, these routes are also noise route track, and therefore must also be carried out by virtue of this prerogative, depending on the case using the NADP 1 or NADP 2 take-off optionally.
- **RADAR approaches.** ATCOs must give separations of 2.5 NM due to precise ENAC request, but they are working to have a margin of choice and possibility of reduction by the Control of TWR, with the aircraft in sight.
- **LIDO FCO** maps do not accurately report the IRBES and MAVEN leveled constrain at 3000 ft for the ILS 16 L procedure, with the related explanatory note, while this obligation is requested on AIP Italia and is shown on the Jeppesen maps (we will indicate the 'possible error to LIDO). This constrain exists because, even if the two runways (16L&16R) are independent, in order to make the parallel approaches, a mixed, longitudinal but also vertical separation of 1000 ft between two parallel traffic has been requested.

- 
- **Speed of 250 IAS below 10000 feet.** Very often this limitation is removed by the CTA, especially in the SID. It is confirmed that for IFR flights it is not an ATC limitation in air spaces class A and C, but only for operators.

ANPAC - Dipartimento Tecnico

Any comments or feedback is welcome by emailing us at: [dt@anpac.it](mailto:dt@anpac.it)