



Prot. 100927/ZZ078

Roma, 27 settembre 2010

A: Enac  
Direzione Centrale Standardizzazione Sicurezza

Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo  
Settore Tecnico Operativo

e p.c. Enac  
Direzione Centrale Attività Aeronautiche

Alitalia CPO  
Dott. Giancarlo Schisano

Alitalia Safety Manager  
Ing. Gianluigi Guanziroli

Alitalia Direzione Operazioni Volo  
Com.te Roberto Germano

**Oggetto: Alitalia Airbus A330 – Posto di riposo a bordo per PNT**

Come noto, la compagnia Alitalia CAI opera collegamenti di lungo raggio utilizzando, tra gli altri, velivoli Airbus 330 non dotati di un'area espressamente dedicata al riposo dei Piloti del tipo "crew bunk" durante i voli sui quali è previsto, ai sensi della EU-OPS subpart Q e del regolamento integrativo Enac, l'aggiunta di uno o due membri di equipaggio di condotta.

Per sopperire a tale mancanza, su tali voli viene utilizzata una poltrona in classe magnifica, dedicata a questo scopo e quindi non vendibile, posto 5J, "isolata" dal resto della cabina con una tenda.

Tale soluzione, certamente non ottimale ai fini della gestione della fatica dell'equipaggio durante i voli di lungo raggio, apparentemente risponde ai requisiti normativi ed è accettata dall'Autorità.

Recentemente, per la precisione il 22 settembre u.s., il "Fleet Manager" del settore A330 ha inviato una e-mail ai Piloti informandoli che sui voli dove è previsto, in aggiunta all'equipaggio titolare rinforzato, un Pilota in addestramento, tale Pilota (il quarto) non ha alcun posto di riposo "bloccato" in una classe specifica, ma deve riposare su un posto passeggero nella classe in cui questo sarà disponibile, nell'ordine: magnifica, classica plus o classica.

E' universalmente noto che, sui voli dove è previsto un Pilota o Comandante in addestramento, tale Pilota deve necessariamente, per essere appunto addestrato, stare ai comandi nelle fasi più critiche, ovvero il decollo e la salita iniziale e l'avvicinamento ed atterraggio. In queste fasi, il Pilota titolare prenderà posto sul "jump seat" in cockpit, agendo come istruttore o come "safety pilot".

E' altrettanto noto che, secondo le più recenti statistiche sugli incidenti aerei, la loro incidenza è concentrata, con una percentuale di circa l'80%, nelle fasi di decollo e avvicinamento/atterraggio.

I motivi di tale concentrazione appaiono evidenti e sono legati a fattori quali la vicinanza al terreno, il carico di lavoro per l'equipaggio molto più alto, la concentrazione di traffico, ecc.

E' sempre universalmente noto, per lo meno a chi si occupa di trasporto aereo, che la "fatica operativa" è un fattore contributivo in una percentuale altissima di incidenti aerei.

Alla luce di tutto ciò appare quindi assolutamente irragionevole, da parte di un operatore attento alla sicurezza del volo, patrimonio condiviso dalla comunità aeronautica, la scelta di rendere di fatto impossibile il riposo, costringendolo a tentare di riposare in mezzo ai Passeggeri che parlano, ai bambini che piangono e ai Colleghi che, magari, stanno svolgendo il servizio di cabina passando con carrelli e servendo cibo e bevande, proprio a quel Pilota che successivamente, dopo molte ore a bordo dell'aeromobile, sarà ai comandi nella delicata fase di avvicinamento e atterraggio.

Vero è che non bisogna mai finire di stupirsi, come qualcuno sostiene, ma scelte di questo tipo, che antepongono il risparmio di pochi euro ad un valore assoluto come la Sicurezza del volo, lasciano certamente perplesso chiunque abbia un minimo di sensibilità rispetto a tale delicatissimo tema.

Quanto sopra si trasmette per dovere di informazione e per le eventuali azioni che, siamo certi, l'autorità non esiterà ad intraprendere, considerando come ha operato, nel recente passato, quale attento punto di equilibrio tra la sicurezza delle operazioni e le considerazioni di natura economica tramutate in interpretazioni un po' eccentriche delle norme messe in atto da alcuni operatori.

Distinti saluti.

Il Presidente  
Com.te Giovanni Galiotto

