

HUP meeting Munich june 2012

1. MEDICAL

1.1 resoconto su partecipazione di IFALPA a meeting relativi alla materia MEDICAL

- EASA medical expert group (task: armonizzare le disposizioni contenute in annessi icao, jar-fcl, per l'implementazione della parte MED delle regolamentazioni EASA; favorire la standardizzazione nelle regolamentazioni nazionali)
- IATA aviation health conference

1.2 Problematic substances abuse

- Vedi ICAO Annex 1, Chapters 1 & 6; ICAO Doc 8984 (Manual of Civil Aviation Medicine); ICAO Doc 9645 (Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace)
- Mantenere attenzione su evoluzione della regolamentazione in materia, in particolare Annesso1 ICAO
- Mantenere attenzione su procedure di testing e di controlli random su equipaggi

1.3 Fatigue

- riporto dal FRMS forum 2011
- strumenti sulla attribuzione automatica dei livelli di "fatigue"

1.4 cockpit/cabin air quality

- dibattito acceso e preoccupazione fra i diversi membri ifalpa, in assenza di dati validati da fonte indipendente; raccogliere informazioni

1.5 cosmic radiation

- discussione su informativa medica da presentare agli associati
- riesaminare la materia, monitorare i programmi di ricerca e la regolamentazione,
- policy ifalpa

1.6 varie

- statistiche su illuminazione da proiettori laser
- statistiche su pilot incapacitation rate
- unmanned aircraft (13HUP061)
(viene evidenziata la necessità di esperti di training/licensing disponibili a collaborare con HUP committee)

2. HUMAN FACTORS

2.1 resoconto su partecipazione di IFALPA a meeting relativi alla materia HF

2.2 HF hot topics

2.3 Cockpit automation

in accordo con EASA, che chiede (13HUP050) di stabilire delle policies più dettagliate, per l'uso degli automatismi,

2.4 Pilot Selection

2.5 Human performance aspects of accidents/incidents (report da IFALPA AAP meeting)

- emirates a340 (tailstrike in decollo per errore calcolo t/o data)
- quantas a330 (autopilota impazzito)
- blue air afghanistan (circling)
 - ? inviare una nota ad enac in cui si evidenzia il fatto che la proibizione del visual sta portando ad una minor capacità ad effettuare circlings
- long landings/hard landings
- 60% overruns dopo unstabilised approach
- LH ha sviluppato un programma di addestramento al simulatore (aggiuntivo) con una serie di manovre manuali, raw data, unreliable speed dal decollo all'atterraggio, circling in aeroporti "ostili" con max crosswind, stalli in sottovento,

2.6 EFB

- night mode contrast? Sfondo nero invece che bianco ... ma i colori?
- Simple menu structure
- Max numbers of open apps
- Multitasking
- System performance
- Instant position look up:
 - o One click pop up chart
 - o Reasonable range
- Nuovi metodi di interazione per
 - o Briefings?
 - o Planning?
 - o Use of ck lists & procedures?
- Failure cases training
- Competence for learning with eDocs

2.7 augmented crew

discussione su cruise relief pilot, in particolare quando sostituisce il comandante

2.10 Critical Incident Response Program

proposta di sviluppare un "Pilot Assistance Program" promosso da IFALPA e volto a incoraggiare le Associazioni membre a provvedere assistenza per tutte quelle problematiche che possono impedire ad un pilota di svolgere il suo lavoro e possono influenzarne negativamente la salute e la carriera. Oltre alle conseguenze di eventi critici, il programma proposto può includere l'assistenza in materia di medicina aeronautica, abuso di sostanze, ecc. Basandosi sul successo ottenuto da questo programma negli USA, si costituisce un gruppo di lavoro per sviluppare una *position paper* e una bozza di *policy*

3. LICENSING / TRAINING

3.4 cruise relief crew licensing/maintenance of recency

- discussione
- manca una definizione da ICAO

3.5 cross crew qualification

- discussione
- Meridiana come fa?

3.6 language proficiency requirements

- discussione "one language – one airspace"
- invito a lavoro congiunto con comitati AAP e ATS

3.7 MPL Multi-crew Pilot License

- riporto su partecipazione a panel ICAO
- sottolineare come il programma MPL deve essere un programma della compagnia e non può essere un corso generico
- come viene recepita da autorità nazionali? (chiedere ENAC)
- MPL implementation manual
- PAT manual www.iata.org/itqi

3.8 Performance Based Navigation

- aggiornamento situazione

3.9 Unmanned Aircraft Systems – UAS

- rinominato RPAS – Remotely Piloted Aircrafts Systems
- nuovi standard ICAO/EASA/Eurocontrol in vigore da 15/11/12 (anche in Italia)
- validi per operazioni internazionali
- RPAS devono essere certificati, sotto il comando di un pilota con licenza, e sotto la responsabilità di un operatore certificato
- tematiche "calde":
 - datalink (rischio di perdita di controllo)
 - detect and avoid (rischio di conflitti)
 - remot pilot (licenza)
 - remote pilot station (possibilità di "passaggio di consegne")

3.11 miscellaneous

- Loss of Control Avoidance and Recovery Training (LOCART)

LOCART è un comitato legislativo USA che sta producendo linee guida e materiale per addestrare i piloti a prevenire incidenti legati a perdita di controllo, inclusi stallo, stick-pusher e upsets;

- Prossimo meeting Tunisi novembre 2012

HUP meeting Tunis november 2012

1. MEDICAL

1.1 resoconto su partecipazione di IFALPA a meeting relativi alla materia MEDICAL

Cabin air quality: no relevant news

EASA MED expert group: no relevant news

Aeromedical risk (the 1% rule): probability vs risk

Insulin treated diabets and flying

Uk started (10 certificati vs 2000 contatti in europa)

Easa not replied yet

Icao not accepting, but...

Use of earplugs in cockpit

Audiogram needed with earplugs to check all frequencies are perceived

LED lights

Might be problems in colour vision

Cold lamps don't melt snow

Directional issues?

1.2 Medical Hot Topics

No change

1.4 Fatigue

presentazione modello SAFE (System for Aircrew Fatigue Evaluation) per FRMS per impieghi corto/lungo/ULH

- instant assessment of fatigue levels
- need training for users
- businnes jet/hel medical services
- www.frmsc.com
- è possibile mandare un esempio di turno per avere un ritorno "colorato" del livello di fatica raggiunto

- FRMS

_ fatigue related model for roster construction (fatigue model to be integrated in rostering software)

presentazione di un articolo che evidenzia l'importanza dei riporti di affaticamento per contribuire alla precisione dei modelli matematici usati nella prevenzione

Fatigue reporting among aircrew: incidence rate and primary causes.

Houston S, Dawson K, Butler S.

Source BMI, British Midland International, London, UK. stephen.houston@flybmi.com

Abstract

INTRODUCTION:

In this study we describe our experience of voluntary fatigue reporting among pilots and cabin crew.

METHOD:

This was a prospective study to determine the crude incidence rate and primary cause of fatigue report form submission among cabin crew and pilots within one airline. All crew duties had already undergone scrutiny at the 'roster build' stage to ensure compliance with fatigue control measures. Reports were investigated by the airline's medical officer to determine the primary cause of fatigue and then allocated to one of five categories. The frequency and proportion of reports within each category was determined.

RESULTS:

The crude incidence rate of fatigue report submission was 103 and 68 cases per 1000 persons per year for pilots and cabin crew, respectively. The primary cause for 27% of reports was attributed to the rostered duty pattern. Of the reports, 24% were primarily caused by roster disruption, 17% by problems with layover accommodation or transport, 23% by a domestic issue, and 9% had no obvious cause or were deemed invalid. A subanalysis of the 'domestic' category revealed that half had a primary cause attributable to commuting to or from the workplace.

CONCLUSION:

The number and trend of reports received per month can be used to detect otherwise unknown fatigue hazards and identify where improvements can be made. Fatigue reports allow individual crewmembers to give vital feedback on 'whole-of-life' fatigue risks, both inside and outside the workplace.

2. HUMAN FACTORS

2.1 resoconto su partecipazione di IFALPA a meeting relativi alla materia HF vice chairman assente giustificato

2.10 Critical Incident Response Program presentazione su CIRP

istituito un gruppo di lavoro per sviluppare una *Position Paper* sul tema "Pilot Assistance"

3. LICENSING / TRAINING

3.1 resoconto su partecipazione di IFALPA a meeting relativi alla materia LICENSING / TRAINING la rappresentanza ai lavori di ICATEE (RAeS International Committee for Aviation Training in Extended Envelopes), ITQI (Iata Training Quality Initiative) E NGAP (ICAO Next Generation of Aviation Professionals) viene sostituita con la partecipazione ai lavori di IPTC

International Pilot Training Consortium (IPTC)

ANNOUNCEMENT

The International Air Transport Association (**IATA**), the International Civil Aviation Organisation (**ICAO**), the International Federation of Air Line Pilots Associations (**IFALPA**) and the Royal Aeronautical Society (**RAeS**) have agreed to work in partnership on pilot, instructor and evaluator training and qualification in the commercial air transport sector through a unique new body: the **International Pilot Training Consortium** (IPTC).

THE CHALLENGE

Advances in training and aircraft design have made commercial aviation the safest mode of public transport. However, the goal is to make it even safer by further reducing the accident rate.

BACKGROUND

Since the 1940s, commercial aviation organisations worldwide have made significant investments in pilot training initiatives, principally on an individual basis. Although these initiatives have generally met with success, they stretch the resources of the individual organisations, result in divergent solutions to shared challenges, and do not benefit from the synergies that could result through a combined and coordinated effort. A paradigm shift is needed through a collaborative effort. The IPTC will provide that game changer.

MISSION STATEMENT

The objective of the International Pilot Training Consortium is to improve safety, quality and efficiency of commercial aviation by developing international agreement on a common set of pilot training, instruction and evaluation standards and processes for the benefit of the industry worldwide and that will result in ICAO provisions.

METHODOLOGY

The IPTC aims to make these improvements by leveraging the capabilities, membership and global reach of the four partner organisations. A Steering Committee will provide guidance and direction to a number of workstreams. National and international Civil Aviation Authorities (CAAs) and other key safety organisations are being invited to work with the Consortium. A key principle is for openness and transparency, and all agreed IPTC outputs will be made freely available to anyone in the industry with a legitimate interest.

FUTURE DEVELOPMENTS

The websites and conferences hosted by the four IPTC partner organisations will be used to report progress and further developments. To view the **IPTC Open Access website**, please email conference@aerosociety.com with your name, affiliation and contact details to request a username and password.

Discussione su *Global Professional Pilot Certification* da approfondire al prossimo meeting

3.2 Licensing / Training hot topics

MPL (Multi-Crew Pilot License) posto come argomento in cima alla lista

3.3 ITQI

rimosso

3.7 MPL

presentata la storia e lo sviluppo dell'argomento; si decide di organizzare un workshop per la primavera 2013 con l'obiettivo di definire una posizione in vista dell'introduzione di *ICAO MPL Proof of Concept*

See Civil Aviation Training (CAT) Magazine

4. GENERAL

4.1 Review of Time Expired HUPER related Policies

- Presentata al plenum la bozza del rinnovato Annex I elaborato dall'apposito gruppo di lavoro
- Vengono individuati argomenti sui quali elaborare delle *Position Papers*
 1. Upper Age Limit
 2. CIRP
 3. cruise relief pilots
 4. fatigue
 5. incapacitation training
 6. language proficiency
 7. medical review and appeal
 8. mental requirements
 9. MPL
 10. Pilot activity monitoring

11. Pilot selection
12. Problematic substance use
13. Radiation
14. Smoking and aircrew

4.3 Varie

- Prossimo meeting Tolouse 8-10 maggio 2013
- Per il Meeting successivo viene accettato l'invito dalla Nuova Zelanda