

ECA Flight Data WG Report 26.02.2015

Nei locali dell'ECA a Bruxelles si è svolto il primo appuntamento del FD WG per 2015. Presenti i rappresentanti di 14 associazioni professionali europee. Approvata l'agenda del WG precedente, la giornata si aprì con il lavoro sul REG (EU) 376/2014 che entrerà in vigore dal 15.11.2015.

L'implementazione del REG (EU) 376/2014 sarà effettuata tramite una "road map" atta a enfatizzare le novità espresse nel regolamento e i punti salienti del nuovo modello di "reporting system". Ai *work shop* che EASA effettuerà il 18.03.2015 e 12.05.2015, saranno presenti i nostri delegati ECA che avranno la possibilità di contribuire attivamente con il progetto di divulgazione e implementazione del Regolamento presso *Civil Aviation Authority, Operators* e di vitale importanza presso i colleghi piloti. Ecco gli argomenti che saranno evidenziati:

- *Just Culture*. Ora con il Regolamento sarà legge e non più una "good practice" a discrezione dell'operatore.
- *No Blame policy*. Definizioni di "Gross Negligence", necessaria a garantire la corretta interpretazione degli eventi.
- Protezione, anche attraverso sanzioni, dei dati identificativi, degli scopi unici del *Reporting System*, alla sola ed esclusiva Sicurezza del Volo. Ogni altro uso e quindi abuso sanzionato e negato.
- *Fatigue Reporting* come elemento essenziale delle operazioni di linea e parte integrante dei *reports*.

Per preparare i contenuti da utilizzare ai WS EASA sono stati creati 2 sotto WG: uno per produrre una *JC policy* e il secondo per i contenuti e modi per comunicare e divulgare ai piloti quanto previsto dal REG. (UE) 376/2014. Il DT ANPAC ha partecipato al secondo, inserendosi nel gruppo ristretto per la produzione dei *final draft* che saranno poi discussi ai WS EASA.

I lavori sono continuati nella preparazione del *final draft* per MoU FDM nel EOFDM. Il risultato porterà a una base comune in ambito EU sul quale basare il MoU. Punti fondamentali presenti:

- Utilizzo esclusivo dei dati per "Safety only".

- Definizione del ruolo del “contac officer”.
- Deidentificazione e protezione degli equipaggi.

Aggiornamento su quanto richiesto dall'ICAO per quanto concerne l'individuazione dei velivoli in zone oceaniche o non coperte da radar o indipendentemente dallo spazio aereo impegnato. L'ICAO richiederà un sistema automatico di comunicazione della posizione e velocità a/m almeno ogni 15', collegato con l'operatore. Abbiamo notificato le nostre perplessità riguardo la non obbligatorietà di *retrofit* e implementazione del sistema al 2017 e il “timing” poco significativo viste le passate esperienze con il volo AF447: con posizioni trasmesse a 5' in zona oceanica il relitto è stato ritrovato fortunatamente e con grande impiego di mezzi e denari solo dopo 22 mesi di ricerche. Le posizioni ECA ed IFALPA sono coincidenti su questo tema che richiede un lavoro approfondito sulla parte tecnica e una riflessione sulla parte di utilizzo e sviluppo.

E' stata posta con forza il tema dei dati del sistema DFDR e CVR dovranno essere legalmente protetti tramite sanzioni anche penali, visti i tempi di registrazione di 15 ore e poi dal 2019 a 24 + 1.

Su formale posizione dell'ICAO abbiamo esaminato l'implementazione delle telecamere nel *flight deck*. La sperimentazione del “video recording” nella cabina di pilotaggio ha dato risultati interessanti in ambito investigativo: il posizionamento delle telecamere verso i piloti non ha permesso a 10 *Senior Accident Investigator* di dare una valutazione sicura su chi stesse volando a/m nella simulazione. In ambito ECA & IFALPA la proposta tecnica è di posizionare le telecamere in modo tale da registrare quanto rappresentato dalla strumentazione e quindi delle informazioni disponibili per l'equipaggio.

I lavori sono stati aggiornati al 13 maggio 2015. Nel mese di Marzo i sotto gruppi completeranno i draft material necessari per la divulgazione del REG (EU) 376/2014.