



Safety Committee

6-8 aprile 2015

06 aprile – “Day 1”

Come di consueto, la riunione della *Safety Committee* ha aperto i lavori di metà anno dello SPA¹ *Meeting* 2015. Presenti al tavolo tecnico i delegati delle Associazioni professionali di riferimento per le compagnie aeree appartenenti allo *SkyTeam* ([SC Briefing slide 2](#)). Esperite le formalità introduttive, si è entrati nel vivo dell'incontro con la discussione, come previsto dall'ordine del giorno in [agenda](#). Il *Chairman* della *Safety Committee*, *Cpt. Scott Hammond* (ALPA² – Delta), ha riferito ai delegati su quanto accaduto ad Amsterdam, la settimana precedente SPA¹, vista la sua partecipazione all'ultimo incontro di SSQFE³.

SSQFE³ è il gruppo esecutivo di governo formato dai responsabili delle funzioni aziendali che hanno il compito di garantire, per le rispettive compagnie aderenti allo *SkyTeam*, la sicurezza delle operazioni di volo.

L'importanza di avere un collegamento diretto con l'esecutivo fu evidenziata già due anni e mezzo fa, in occasione della prima convocazione della SPA¹ *Safety Committee* avvenuta a Praga. A un anno di distanza dal primo risultato ottenuto, e costituito dall'ingresso di un delegato di SPA¹ in SSQFE³, si raggiunge un ulteriore e importante obiettivo nel rapporto fra i piloti e il management delle compagnie. L'invito ricevuto da SPA¹ a ricoprire una posizione anche all'interno dei sottogruppi che costituiscono SSQFE³ ([SC Briefing slide 7](#)), intensifica la relazione di collaborazione fra le due strutture, già rafforzata durante lo scorso SPA¹ *Meeting* di Chicago. In quell'occasione, infatti, Mr. Jason Ragona, SSQFE³ - OSG⁴ *Chairman*, partecipò ai lavori della *Safety Committee* e condivise con i delegati delle Associazioni professionali principi e programmi di collaborazione.

E' evidente come tale riconoscimento rappresenti la completa presa di coscienza, da parte del *management* delle compagnie di *SkyTeam*, di quanto è importante la presenza dei piloti in ambito tecnico-operativo. E' altrettanto consolidato il riconoscimento del valore aggiunto apportato al sistema aeronautico dalla partecipazione di piloti altamente specializzati, che le Associazioni professionali formano, nelle commissioni tecniche convocate a livello mondiale, teatro di molteplici e continue occasioni di confronto.

Tornando ai lavori della giornata, i delegati della *Safety Committee* hanno prodotto la presentazione ([SC Briefing](#)) per l'assemblea plenaria di SPA¹, nella quale sono state ribadite le primarie aree di criticità, già individuate in occasione dello SPA¹ *Meeting* tenutosi nel settembre 2014 a Chicago. Le stesse aree critiche sono state presentate, in occasione dell'ultimo incontro di SSQFE³, anche ai rappresentanti delle compagnie aeree e sono di seguito ricapitolate.

L'*Operational pressure*, e la sua suddivisione in termini di *Time*, *Fuel* e *Training pressure*, s'identifica come area di criticità quando si fa riferimento, in

particolare, a operazioni di pianificazione del volo e a quelle di transito aeromobile sempre più compresse, alla necessità di gestire l'aggiornamento professionale attraverso sistemi di addestramento a distanza. Tale criticità costituisce uno dei primari motivi di preoccupazione e dimostra che gli equipaggi di tutte le compagnie sono costantemente sottoposti a un elevato carico di lavoro, dettato prevalentemente dall'esigenza di ridurre al minimo i costi gestionali di ogni area delle operazioni di volo. Simili condizioni determinano un sostanziale aumento, a volte difficilmente calcolabile, della *Operational Fatigue*, argomento che sarà affrontato nei prossimi mesi, sia in Italia sia nel resto d'Europa, dalle Autorità nazionali e dalle Organizzazioni di rappresentanza dei piloti durante il processo d'implementazione del Reg. (CE) 83/2014 FTLI 28.

Per quanto riguarda le altre aree critiche, portate all'attenzione, sia dell'assemblea plenaria di SPA¹ sia di SSQFE³, elenchiamo il *Loss of Control In Flight*, che ancora rimane un serio argomento da affrontare in termini di addestramento con particolare riferimento all'uso degli automatismi, le *Runway Excursions*, più avanti in questo *report* dettagliate, *Ebola*, virus che al momento appare sotto controllo ma che ha riacceso i riflettori sulla gestione dei voli per quelle destinazioni ove il pericolo di contatto con sostanze infettive esiste realmente, la *Ramp Safety*, criticità sempre presente come abbiamo avuto modo di constatare anche ultimamente per un evento occorso a un B777 di compagnia e l'*Emergency Response Plan*, elemento importante al fine di poter gestire la condizione critica determinata da un incidente aereo, con protocolli il più possibile standardizzati e comuni a tutte le compagnie di *SkyTeam* nonché a tutte le Organizzazioni di gestione degli aeroporti di destinazione toccati dalle stesse compagnie.

07 aprile – Day 2

La giornata di lavori si è aperta, come da [agenda](#), con le operazioni di formalizzazione dell'assemblea plenaria dei delegati di SPA¹.

Al punto all'ordine del giorno di competenza della *Safety Committee*, il *Cpt. Scott Hammond* ha relazionato l'assemblea plenaria, riferendo sul lavoro svolto durante il Day 1, presentando il *Safety Briefing (SC Briefing)* al fine di consentire a tutti i delegati di conoscere l'attuale livello dei rapporti in essere fra SPA¹ e SSQFE³.

Nel pomeriggio, a un tavolo separato dall'assemblea plenaria, i delegati accreditati alla *Safety Committee* hanno riferito in commissione illustrando la situazione per singola compagnia di riferimento (la documentazione relativa all'intervento del nostro delegato, curata dal Dipartimento Tecnico, è consultabile in Associazione), proseguendo nell'approfondimento delle aree di criticità identificate, pressoché comuni alle compagnie rappresentate, e motivo di ulteriore preoccupazione. Riassumendo brevemente quanto discusso, si è individuata la condizione critica di *Erosion of Manual Flying Skills*, causa frequente del già menzionato *Loss of Control In Flight*, e riconducibile sia all'ingresso in linea di piloti giovani e con limitata esperienza professionale, sia nell'automazione presente sui velivoli velivoli di terza generazione, sia alla

carente politica delle compagnie che, con riferimento proprio alle caratteristiche avioniche presenti su questo tipo di velivoli, non segnalano adeguatamente nelle SOP⁶ gli aspetti critici di interrelazione uomo/macchina e le eventuali minacce.

Le *Runway Excursions* sono, come già riportato, eventi che destano preoccupazione e necessitano di adeguato monitoraggio. Alcune concause di tali eventi possono essere individuate nella particolare tipologia dello scenario operativo (gestione dei flussi di traffico da parte del controllo del traffico aereo), nella morfologia del terreno circostante l'aeroporto, nelle caratteristiche delle piste, in possibili errori di calcolo della LD/LDA⁷, in avvicinamenti destabilizzati non corretti con una riattaccata ma anche in avvicinamenti stabilizzati seguiti da un'errata tecnica di frenata (utilizzo di *Thrust Reverse* e *Autobrake/Brakes*).

I delegati della *Safety Committee* hanno poi lungamente discusso sull'uso degli EFBs⁸ e sulle *paperless policies* che si stanno rapidamente diffondendo fra le compagnie dell'alleanza. Non appare semplice, se non opportunamente gestita in termini di *training*, una transizione dall'uso della manualistica cartacea a quella presente su supporto elettronico. L'utilizzo di tali dispositivi anche per la consultazione delle cartine di radionavigazione e di altra documentazione operativa necessaria allo svolgimento delle operazioni di volo può, ancor prima di rilevarsi utile, distogliere l'attenzione dalla priorità delle azioni da compiere a bordo degli aeromobili e creare potenziali e pericolose distrazioni. Sarà, per questo, necessario considerare l'implementazione dei programmi di addestramento, che dovranno contenere una parte dedicata all'uso dei nuovi EFBs⁸, e sui quali andranno svolte adeguate valutazioni sugli aspetti di *Human Factor* insiti nel cambiamento di sistema di lavoro.

8 aprile – “Day” 3

I lavori della terza giornata si sono aperti con la partecipazione dei delegati della *Safety Committee* all'assemblea plenaria e la successiva esposizione svolta dal *Chairman* della *Safety Committee*, *Cpt. Scott Hammond*, dei singoli argomenti discussi durante i lavori della commissione nel “Day” 2 e raccolti in una presentazione ([SC Update](#)) di aggiornamento a cui è seguito il dibattito in assemblea plenaria. A seguire, i delegati della *Safety Committee* si sono riuniti in separata sede per le operazioni di verifica e chiusura lavori.

La prossima convocazione della commissione è prevista a Shanghai per la fine del mese di ottobre 2015.

Acronimi

SPA¹: *SkyTeam Pilots Association*

ALPA²: *Air Line Pilots Association, International*

SSQFE³: *Safety Security Quality Functional Executives*

OSG⁴: *Operational Safety Group*

CFIT⁵: *Controlled Flight Into Terrain*

SOP⁶: *Standard Operating Procedures*

LD/LDA⁷: *Landing Distance/Landing Distance Available*

EFBs⁸: *Electronic Flight Bags*