

LAMENTI FARISAICI

Puntualizzazioni a cura del Com.te Renzo Dentesano

Il Presidente dell'ENAV Giulio Spano in occasione dell'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera [in data 31 gennaio scorso], rilasciò affermazioni definite allarmistiche e che provocarono, tra le molte, anche la giusta reazione delle componenti professionali dei Controllori del Traffico Aereo.

Egli dichiarò che *"non si sentiva di garantire la sicurezza"* a causa dell'introduzione della *"Reduced Vertical Separation Minima – RVSM"* avvenuta contemporaneamente nei cieli italiani così come in quelli di tutta Europa (ed in parte del NordAfrica) lo scorso 24 gennaio.

Se tali affermazioni potevano forse essere scusate dall'ignoranza in materia tecnica dello Spano, non sono ammissibili e giustificabili le successive dichiarazioni di appoggio a tale posizione rilasciate dal Presidente dell'ANPAC Andrea Tarroni.

Quest'ultimo, in qualità di pilota commerciale in servizio attivo presso un Operatore aereo nazionale, dovrebbe essere al corrente che il *progetto RVSM* origina da una invocata iniziativa dell'ICAO, vecchia di almeno una ventina d'anni.

Tale iniziativa era intesa ad aumentare il numero dei livelli di volo disponibili nello spazio aereo superiore [al di sopra del livello di volo 290 (FL 290)] riducendo la preesistente separazione verticale di 2.000 piedi a quella di 1.000 piedi, come avviene al di sotto di livello di volo 290.

Tra le condizioni essenziali per la realizzazione vi era quella che gli altimetri barometrici regolati alla pressione standard di 1013.2 hPa avessero garantito uno scarto massimo di +/- 25 metri (+/- 80 ft) al di sopra di 29.000 piedi.

In quest'ultimi anni, a seguito dell'iniziativa presa dall'ICAO, la separazione verticale è stata dapprima ridotta, da parte degli Enti responsabili, a partire dal 27 marzo 1997 sulle rotte del Nord Atlantico (assieme alla separazione laterale) e dopo la lunga sperimentazione iniziata in Europa dal 1995 da parte di Eurocontrol, che ne aveva avuto l'incarico continentale, è stata applicata a partire dal 24 gennaio 2002 da tutti i Centri di Controllo (ATCC) di ben **41 Paesi europei e perfino nordafricani**.

La nuova separazione verticale di 1.000 piedi si applica solamente a quegli aeromobili commerciali le cui Autorità di Aeronavigabilità abbiano rilasciato l'approvazione a seguito dell'avvenuta verifica della taratura dell'impianto baro-altimetrico (Pitot-Static System e Central Air Data Computed System) che sia in grado di garantire, per ogni modello di aeromobile così approvato, che l'errore massimo del sistema altimetrico principale non ecceda il massimo scarto fissato appunto in +/- 25 metri (+/- 80 ft.).

Dalla verifica avvenuta per accertare la rispondenza a tali requisiti internazionali su ben 8.400 velivoli commerciali, ben 7.700 sono risultati approvati come rispondenti alle specifiche alla data del 31 ottobre 2001 e pertanto possono essere autorizzati dai Centri ATS a volare nello spazio aereo superiore europeo e nordafricano secondo le nuove separazioni verticali che consentono in tal modo di utilizzare ben sei nuovi livelli di volo tra FL 290 e FL 410.

All'entrata in vigore del nuovo criterio di separazione verticale risultano attualmente esclusi, in quanto non idonei ad operare secondo le nuove norme, i seguenti sette tipi di aeromobile:

- AN 24 e IL 86, di costruzione russa;
- Avro RJ 85 e 100, di fabbricazione britannica;
- Embraer 135 e 145, di produzione brasiliana;
- Fairchild 50, di fattura statunitense.

Per tutti questi tipi di aeromobile e per gli aeromobili di Stato che non siano idonei allo standard RVSM i livelli di volo assegnabili dagli Enti ATC sono quelli disponibili entro il livello di volo 280 (FL 280).

Quindi non avrebbe dovuto stupire nessuno che anche l'Italia avesse aderito al programma RVSM. Infatti, essendo l'Italia **Stato contraente dell'ICAO**, e Stato della **C.E.** che fa parte, con il proprio "Air Navigation Service Provider" (cioè l'ENAV) di **Eurocontrol**, avrebbe dovuto stupire e preoccupare il contrario.

Pertanto, nessuno aveva il diritto di suscitare allarmismi ingiustificati ignorando il lavoro fatto dagli organi tecnici nazionali per aderire, nei termini temporali e qualitativi, all'iniziativa promossa da lungo tempo dall'ICAO ed entrata felicemente in vigore il 24 gennaio sotto l'egida e l'impegno di Eurocontrol.

Che nessuno ed in particolare nessun professionista del Servizio ATC e/o nessun dipendente tecnico di qualsiasi Air Operator, inclusi in prima linea i piloti professionisti da esso dipendenti, potessero ignorare sia il lavoro di preparazione che la data d'entrata in vigore delle nuove separazioni verticali, era un fatto scontato e garantito da tempo dai contenuti nei documenti ufficiali aeronautici quali il **Doc 9574 – Manual on RVSM** – dell'ICAO, il **JAA TGL6-R.1** del 1 ottobre 1999 e dalla **FAR 91 – RVSM** della **FAA**.

Men che meno poteva permettersi di ignorare tutto ciò il Presidente dell'Anpac, pilota professionista alle dipendenze di una compagnia aerea che dovrebbe averlo informato di come ed in qual modo l'introduzione del programma RVSM, a partire dal 24 gennaio, sarebbe andato ad influire direttamente sul lavoro del personale navigante di condotta, in particolare in merito a:

- la corretta compilazione dei Piani di volo ATC, con l'inclusione della lettera "W" alla voce 10 del relativo modulo dell'ICAO, o, in caso di Piano di volo ripetitivo, con l'iscrizione della stessa lettera alla voce "Q" di tale versione, per gli aeromobili "RVSM approved";
- la conoscenza della nuova procedura in caso di avaria delle radiocomunicazioni;
- l'utilizzo della nuova versione 7.0 dell'apparato ATCAS II/ TCAS II installato a bordo;
- la procedura da adottare in caso d'incontro in volo di condizioni di turbolenza atmosferica che non consenta il mantenimento stabile del livello di volo assegnato;
- il metodo di riporto dell'eventuale incontro di "wake vortex" (vortice di scia) in volo di crociera.

Dunque niente stupori e soprattutto niente falsi allarmismi da parte di chi, proprio perché facente parte della schiera di coloro che dovevano doverosamente essere professionalmente informati, ... non potevano non sapere ... del progetto e della sua pratica attuazione, da lungo tempo pianificata e preparata, per entrare in vigore nei cieli di tutta Europa alla data del 24 gennaio 2002.

Roma, 10 febbraio 2002.