

Scatana, chi era costui?*(a cura di acpezzopane)*

Scatana è il titolo del primo articolo della nostra ultima edizione [18 settembre] e ci risulta che esso abbia provocato interrogativi di manzoniana memoria con una moltitudine di emuli di Don Abbondio a rimuginare su che cosa *diavolo* fosse questa specie di "sarchiapone".

Diavolo sarebbe la parola appropriata dato che, se togliamo la "c", rimane "satana" e la condizione a cui si riferisce questo inquietante acronimo era da augurarsi che non fosse mai accaduta.

Infatti esso è un altro di quegli acronimi che riescono sempre così bene nella lingua inglese, così facili e così onomatopeici ed evocativi di quello che sottendono.

Security Control of Air Traffic and Air Navigation Aids. SCATANA

Ricordo di aver sollevato la questione la prima volta quando avevo un incarico al Servizio Navigazione della Direzione operazioni Volo Alitalia, circa dieci anni fa.

Volavo sul B747 da qualche anno quando il Kuwait fu invaso dall'Iraq ed iniziarono le operazioni note come "Desert Storm". Tutti i collegamenti di lungo raggio interessati dalle operazioni militari furono esaminati dal Servizio Navigazione alla luce dei NOTAM e di ogni altra notizia, informazione od altro elemento conoscitivo che pervenisse all'attenzione delle compagnie di trasporto aereo attraverso le reti IATA, e attraverso gli altri servizi di comunicazione aeronautici e diplomatici. Furono riesaminate tutte le norme legate alle zone di sorvolo e di destinazione e, naturalmente, fu considerato attentamente, dall'ottimo Corrado Ceccarelli, uno degli efficientissimi funzionari del Servizio, l'**Aeronautical Information Manual** relativo alle procedure sul territorio nordamericano.

In conseguenza di quella guerra, una delle variazioni di routing più significative fu lo spostamento a nord, sugli stati meridionali dell'ex Unione Sovietica, delle rotte per l'estremo oriente [Delhi, Bangkok, Hong Kong] e gli aeroporti di città il cui nome oggi appare costantemente sui media [Taskent, Duchambe, ecc] erano possibili alternative in caso di necessità tecniche o di emergenza.

E poi si sorvolava l'Afghanistan (naturalmente di notte), lungo un aerovia [in realtà non era nemmeno un advisory route] con la più alta *minimum safe altitude* di tutta la rete operativa, tanto è vero che anche il B747 ebbe delle limitazioni da osservare in caso di depressurizzazione e fu adottata una speciale procedura, confrontata con altri vettori (Quantas, British), che prevedeva la discesa a un livello iniziale e il mantenimento di prue di scampo verso settori geografici con ostacoli inferiori.

In ogni caso l'Afghanistan appariva un buco nero e l'unico contatto radio, dopo aver lasciato Taskent, avveniva con una pigra voce nella Torre di Kabul che ti scaricava immediatamente con Peshawar (l'ente di controllo adiacente), come se il nostro sorvolo non lo interessasse più di tanto. Diversi anni dopo comprendo meglio il perché.

Ma tornando allo spazio aereo nordamericano notammo che le notizie più significative erano già riportate sul retro della carta di navigazione atlantica 55C, quindi a portata di mano e di pronto impiego anche per una rapida rinfrescata di memoria. Il Route Manual conteneva le altre informazioni riguardanti le procedure radiotelefoniche e di manovra in caso di intercettazione da parte di velivoli da combattimento.

Finché non cessò la campagna "Desert Storm" un reminder sull'argomento era sempre opportuno a metà traversata atlantica prima di entrare nella ADIZ (Air Defence Identification Zone) del Nord America e credo che ogni pilota di lungo raggio sapesse che cosa fosse SCATANA.

Poi negli ultimi tre - quattro anni l'abdicazione della gestione della documentazione da parte della compagnia di bandiera ad altri vettori (stranieri), la perdita di persone esperte [veri e propri serbatoi di conoscenza e di memoria storica] dai servizi operativi strategici, l'assenza di sorveglianza di chi dovrebbe occuparsi di sicurezza (impegnato a confezionare solo degli eleganti vasetti), il credere che JAR-OPS e Qualità potessero sistemare automaticamente il caos organizzativo quando non sono stati altro che una "vernice superficiale", l'assenza dell'autorità aeronautica nazionale riguardo a queste carenze, hanno fatto in modo che molti piloti di lungo raggio non avessero la più pallida idea dell'esistenza di specifiche procedure in caso di problemi alla National Security degli USA.

Ma la fotografia esatta della situazione è stata fatta dalla Commissione Tecnica dell'Unione Piloti che ha evidenziato come nella documentazione della compagnia siano presenti diverse lacune.

I riferimenti e le procedure relative alla **Section 6. National Security And Interception Procedures** dell'**Aeronautical Information Manual** sono riprodotte in modo incompleto e quindi insoddisfacente nell'**Extended Range Operations**, un Guidance Manual emesso dal Flight Training Center, nella parte Flight Information Manual USA alla voce USA National Security.

Informazioni su **Interception of civil aircraft** sono invece riportate in termini generali, riferiti alla norma ICAO, nella parte 4 - 2.2.9 e 6 - 3.3.4 del **Pilot's Handbook** [il sogno realizzato a metà del comandante Elvio Kolman], ma non sono conformi alla formulazione della predetta Section 6 e mancano dell'indicazione dei segnali visivi che possono o devono essere scambiati tra aereo intercettato e aereo intercettore. Tanto è vero che (correttamente) all'inizio del predetto Pilot's Handbook c'è un preciso avviso:

Warning: Use of the contents of this Handbook requires reference to Alitalia Group Operations Manual and/or other Company rules and limitations.

La situazione vede quindi la presenza di informazioni parziali solo su documentazione personale che costituisce, tra l'altro, "guidance material", un livello **non equivalente** a quello di norma e procedura.

Il manuale **General Basic** e il **Route Manual Part 1**, pur trattando di procedure di intercettazione, ripetono norme generali che non corrispondono a quanto previsto dalla suddetta Section 6 dell'AIM.

In ogni caso nella documentazione di bordo è assente qualsiasi riferimento al **Security Control of Air Traffic Control And Navigation Aids PLAN**.

Il risultato di questa frammentazione è la totale disinformazione dei piloti riguardo all'argomento USA National Security.

Pertanto, dato che non viene generalmente verificata la conoscenza a "proficiency" delle suddette norme e procedure, il fatto che manchi un riferimento stampato di pronto impiego (come un manuale omnicomprensivo) in caso di intercettazione nell'ADIZ USA o di attuazione dello SCATANA plan, viene ad essere identificabile come:

inadempienza alla FAR 129.19 items: a),b),c)

Che recita:

§ 129.19 Air traffic rules and procedures.

(a) Each pilot must be familiar with the applicable rules, the navigational and communications facilities, and the air traffic control and other procedures, of the areas to be traversed by him within the United States.

(b) Each foreign air carrier shall establish procedures to assure that each of its pilots has the knowledge required by paragraph (a) of this section and shall check the ability of each of its pilots to operate safely according to applicable rules and procedures.

(c) Each foreign air carrier shall conform to the practices, procedures, and other requirements prescribed by the Administrator for U.S. air carriers for the areas to be operated in.

Ed ecco alcune parti di quello che deve essere conosciuto dai piloti che operano negli Stati Uniti.

Dall'Aeronautical Information Manual:

Section 6. National Security and Interception Procedures

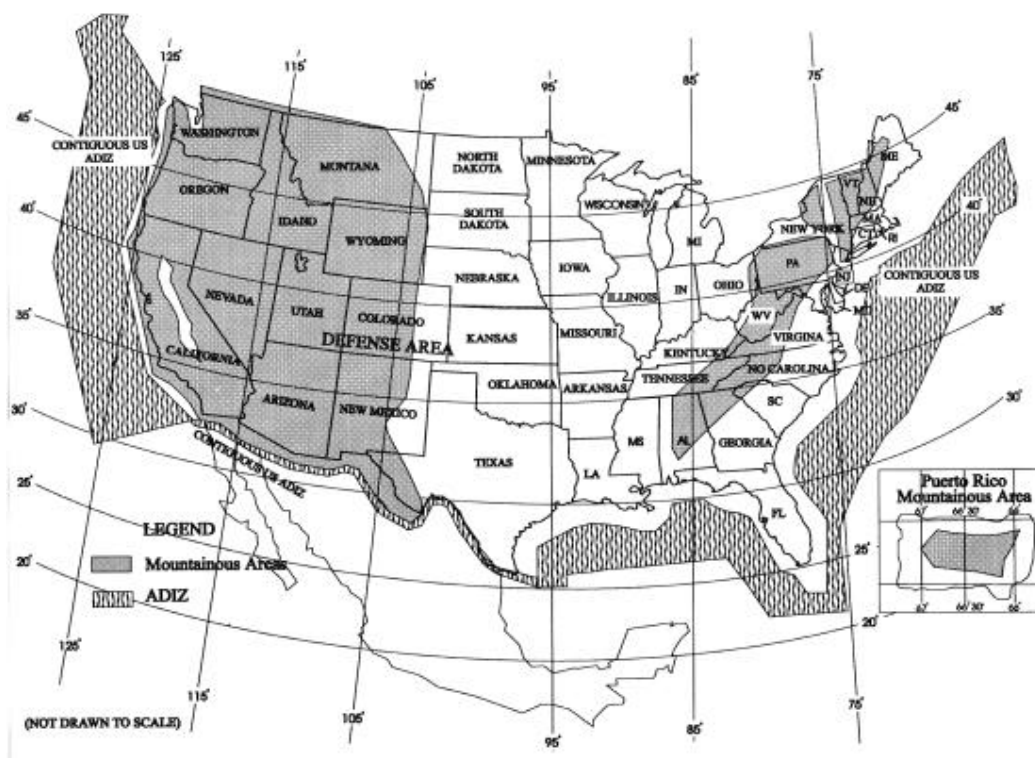
5-6-1. National Security

a. National security in the control of air traffic is governed by (14 CFR Part 99).

b. All aircraft entering domestic U.S. airspace from points outside must provide for identification prior to entry. To facilitate early aircraft identification of all aircraft in the vicinity of U.S. and international airspace boundaries, Air Defense Identification Zones (ADIZ) have been established.

REFERENCE-

AIM, ADIZ Boundaries and Designated Mountainous Areas, Paragraph 5-6-5.



omissis

g. Special Security Instructions.

1. During defense emergency or air defense emergency conditions, additional special security instructions may be issued in accordance with the Security Control of Air Traffic and Air Navigation Aids (SCATANA) Plan.
2. Under the provisions of the SCATANA Plan, the military will direct the action to be taken in regard to landing, grounding, diversion, or dispersal of aircraft and the control of air navigation aids in the defense of the U.S. during emergency conditions.
3. At the time a portion or all of SCATANA is implemented, ATC facilities will broadcast appropriate instructions received from the military over available ATC frequencies. Depending on instructions received from the military, VFR flights may be directed to land at the nearest available airport, and IFR flights will be expected to proceed as directed by ATC.
4. Pilots on the ground may be required to file a flight plan and obtain an approval (through FAA) prior to conducting flight operation.
5. In view of the above, all pilots should guard an ATC or FSS frequency at all times while conducting flight operations.

Qualcuno ha detto che tutto sommato non c'è la necessità di conoscere in dettaglio norme che, "grosso modo", corrispondono a quelle dell'ICAO, almeno per quanto riguarda l'intercettazione. In realtà conoscere in modo esauriente aspetti che non vengono quasi mai verificati, consente di rendere fluide le decisioni operative dell'equipaggio di condotta e di anticiparle; questo fattore è importante se consideriamo le difficoltà di riprogrammare in pochi minuti un volo di lungo raggio con il pensiero della sistemazione di 400 passeggeri.

Per non parlare delle possibili incomprensioni, dei ritardi e del fatto che in questo gioco l'esitazione a rispettare le istruzioni può essere letale.

Nota. Pur avendo rimandato a questa edizione il discorso esplicativo sul National Security, abbiamo tempestivamente collaborato a diffondere queste informazioni sul Forum Unione Piloti su invito del Dipartimento Tecnico e del suo responsabile com.te Flavio Sordi, fornendo, tra l'altro l'indirizzo in rete dell'Aeronautical Information Manual. <http://www.faa.gov/ATpubs/AIM/Chap5/aim0506.html#5-6-1>