

Commenti alla bozza delle linee guida sui Centri di Addestramento¹

Organizzazione/persona che propone i commenti: **ASSORPAS - FIAPR**

Data¹ 04/05/2016

1. N°	2. Riferimento (Paragrafo/Comma)	3. Commento	4. Motivazione
1	1	Le qualificazioni... mantengono validità per un periodo transitorio...	Occorre definire con precisione i periodi, per evitare ulteriori incertezze in un settore di fatto bloccato da Luglio 2015
2	5.1	Ridurre le classi di peso a due: light (tutti gli APR 0,3kg<PMO<=25kg) e heavy (PMO>25kg)	Frazionamento eccessivo immotivato. La categoria dei <= 4kg non è neppure menzionata nel regolamento SAPR.
3	5.1	Le linee guida per il VLOS e le linee guida per il BLOS o per la conduzione di aeromobili a pilotaggio remoto di peso al decollo superiore ai 25 kg devono essere pubblicate contemporaneamente e garantendo un margine di tempo opportuno per permettere alle organizzazioni di addestramento attualmente riconosciute di adeguarsi ai nuovi standard.	Valutazione del business legato alla formazione in maniera limpida e chiara, permettendo alle organizzazioni di addestramento di decidere liberamente in quale fetta di mercato collocarsi senza rincorrere i regolamenti.
4	5.2	Gli attuali requisiti medici per le operazioni VLOS sono eccessivi, ingiustificabili (e non contemplati da alcun altro regolamento Europeo o d'oltreoceano)	Riteniamo sufficiente l'attestato medico derivante dal possesso della patente di guida B (o visita medica equivalente)
5	5.3	Introduzione nella formazione pratica legata alle categorie di un mini-corso teorico legato alla categoria di interesse	Identificare le differenze sostanziali delle varie tipologie di categorie e permettere all'allievo di avere una formazione adeguata sulla categoria di mezzo che intende adottare, conoscendo tutti gli aspetti tecnico - operativi
6	5.3	Eliminazione del passaggio di categoria e delle ore di volo indicate. La difficoltà di pilotaggio di un mezzo aeromobile a pilotaggio remoto è da riscontrarsi nell'interfaccia uomo	Semplificazione

¹ La data deve essere inserita nel formato gg/mm/aa

		macchina e nel regime operativo piuttosto che nella classificazione di peso	
7	5.4	l'abilitazione ad una specifica categoria e classe abilita automaticamente alle classi inferiori. Es.: Una abilitazione L/Mc abilita automaticamente anche un VL/Mc?	Evitare l'eccessiva segmentazione, mantenere una impostazione gerarchica delle abilitazioni
8	5.6	Prevedere LogBook in formato cartaceo anche se non rilegato ma con fogli mobili numerati o elettronico	praticità operativa
9	6.1	Da rivedere	Negli scenari misti, una volta messa in sicurezza l'area delle operazioni, le operazioni di volo sono identiche alle NON critiche, è nello spazio a terra che le cose sono diverse, ma questa non è una responsabilità del pilota ma del RPM. La preparazione delle missioni: non è il pilota che si occupa di questo ma il Responsabile Programmazioni Missioni
10	6.1	Eliminazione della divisione ulteriore, a parte quelle già indicate, di abilitazione per operazioni non critiche e abilitazione per operazioni critiche. Unica abilitazione di n. 24 ore valida in qualsiasi scenario operativo. Qualora ENAC ritenga opportuno è possibile estendere la formazione pratica da 5 a 8 ore di volo. Si mostrerebbe correttezza anche nel confronto di coloro i quali oggi hanno seguito corsi da 33 ore.	Semplificazione. gli scenari operativi proposti per le Critiche in relatà sono IDENTICI: non vi è differenza se il volo è per filmare, fotografare rilevare edifici, rilevare campi ecc. La formazione differenziale per l'Abilitazione alle critiche non deve portare differenza nella formazione teorica. La formazione addizionale pratica per le critiche può solo richiedere un livello di capacità maggiore richiesto in un esame pratico; per la sicurezza la mentalità operativa deve essere la stessa sia per Critiche che per non critiche
11	6.2	Eliminare l'esperienza di 100 missioni per il riconoscimento degli Istruttori di volo APR e inserire una validazione effettiva con verifica delle capacità di comando e controllo del mezzo da parte dell'Examiner	Verifica delle effettive capacità di pilotaggio. Per esaminare gli Istruttori e gli Examiner si propone un esaminatore interno ENAC e non esaminatori delle varie Scuole volo /Centri di Addestramento (CONFLITTO INTERESSI)

12	6.2.1	Assessment of competence: quali criteri? Ad oggi non esistono esaminatori APR perché non previsti dalla precedente normativa. Si propone di riconoscere in via transitoria come esaminatori almeno i piloti riconosciuti da ENAC per attività specializzate critiche ai sensi del regolamento ed.1	E' indispensabile fornire alle OA la possibilità di avviare(riprendere) le attività con il riconoscimento veloce del personale attivo. Potrà essere richiesto un percorso di adeguamento in tempi ragionevoli (p.es. per la frequenza del corso teorico di istruzione all'insegnamento)
13	7	Mancano gli attuali Piloti autorizzati per le critiche, si chiede la conversione automatica con trascrizione di "Abilitazione Critiche" a tutti i piloti già autorizzati per voli critici	
14	7.1	periodo transitorio: deve essere chiaramente specificato	Definire un quadro certo, consentire alle organizzazioni di operare
15	7.1	Riconversione dei titoli emessi: - Se il pilota è già operatore riconosciuto ENAC non deve richiedere nessuna parte pratica ma necessariamente dovrebbe provvedere alla riconversione del titolo. - Se il pilota non ha avviato una procedura di riconoscimento come operatore, formazione pratica, nessun skill test (non possiamo richiedere ai piloti di rieffettuare, pagando, nuovamente un esame). - Se il pilota ha svolto esame teorico + esame pratico: riconversione automatica come se avesse avviato un riconoscimento come operatore	Semplificazione
16	7.1.c	Eliminare corso pratico, la lettera c) deve diventare: Nulla oltre quanto sopra disposto in premessa (quindi lo SKILL TEST e nient'altro)	Sono quasi due anni che volano, se non di più, quindi risulta inutile e superfluo. Sarebbe come annullare un riconoscimento che fino ad oggi era ritenuto valido e attraverso il quale i piloti hanno volato e stanno volando. E' vero che le capacità di pilotaggio ed.1 sono state ottenute su uno specifico mezzo, ma è anche vero che con i nuovi C.A. ed.2 non si sostengono corsi ed esami su DIVERSI mezzi della stessa classe,

			quindi non cambia nulla in termini pratici di safety.
17	7.1.1	Istruttori APR riconosciuti/esaminati da ENAC alla data del 30 ottobre 2015: si deve intendere riferita agli istruttori inseriti nell'organico delle OA riconosciute a tale data? Fa fede l'elenco degli istruttori depositato presso ENAC alla stessa data... Ci si riferisce al personale della organizzazione qualificato come istruttore ed inserito nel Training Manual della OA riconosciuta	Elenco istruttori non conosciuto, necessaria pubblicazione
18	7.3	I piloti, in possesso di un Attestato di Pilota APR, rilasciato da paesi della Comunità Europea possono operare in Italia previa richiesta di conversione da parte della società o dell'operatore APR o del richiedente dell'Attestato, ma solo in presenza di reciprocità	Il principio di reciprocità è fondamentale, altrimenti eliminare questo punto. I nostri Attestati DEVONO essere riconosciuti all'estero.
19	8.1.2.	HT APR: deve essere in possesso di licenza CPL (non necessariamente in corso di validità) e abilitazione di Istruttore di volo o FI APR (Attestato o licenza di pilota APR ricade automaticamente nel precedente).	E' praticamente impossibile avere una figura simile in organico in fase iniziale: occorre stabilire anche qui un periodo transitorio definito (p.es. fino al 30/10/17) in cui sia sufficiente essere in possesso di almeno una delle due qualifiche. La qualifica CPL è ridondante, se applicata ai c.a. CHE SI OCCUPANO DEGLI apr <25KG (LIGHT) ED IN CONDIZIONI VLOS. Il concetto è che il CPL può essere richiesto tra gli HT di quei C.A. che vogliono impartire lezioni con I.R. quindi BVLOS. Ma tutti lo vedono eccessivo per i C.A. che istruiscono su light apr e in condizioni VLOS. Potrebbe essere, quindi, una figura che viene chiamata "a gettone", prevista nel manuale dell'organizzazione, solo in caso che il C.A. si cimenti in istruttori BVLOS o >25kg Requisito CPL per HT da rendere Operativo solo per CA che effettuano formazione per BVLOS e >25kg; altrimenti requisito minore.

20	8.1.3	<p>Safety Advisor: requisiti eccessivi per la tipologia di attività da svolgere, avrebbe più senso per il BLOS. Indicare un profilo medio ideale candidabile.</p> <p>Nel paragrafo 9.1.1. si legge “Nella fattispecie, la figura del Safety Adviser non è necessaria in quanto diversamente assolta dalle funzioni di Compliance Monitoring Manager e di Safety Manager” i requisiti di safety manager e safety adviser sono gli stessi?</p>	Semplificazione procedurale
21	9.1.1	<p>E' assolutamente sperequativo: le organizzazioni di addestramento riconosciute da ENAC (OA.APR) hanno subito audit ed ottemperato alle prescrizioni della normativa vigente. Al contrario molte ATO non possiedono alcuna competenza in materia di APR. Concedere ad esse la possibilità di estendere l'addestramento APR mediante semplice integrazione della documentazione e verifica documentale ENAC sancisce la impossibilità di mantenere o avviare attività di addestramento specifiche APR per altre organizzazioni.</p> <p>Si propone di estendere automaticamente per un periodo transitorio definito le autorizzazioni in essere (ATO e OA.APR), entro il quale l'organizzazione dovrà procedere agli adempimenti previsti al punto 9.1 ed ottenere l'approvazione come CA APR</p>	<p>Il settore della formazione è stato bloccato completamente dal Luglio 2015 in assenza di chiari indirizzi normativi. Le organizzazioni che sono state autorizzate (OA.APR) lo hanno fatto a prezzo di forti investimenti e fiducia nelle evoluzioni della normativa e del mercato. Privilegiare le ATO costituisce una grave anomalia in un contesto internazionale che vede organizzazioni di formazione specializzate APR crescere e divenire i soggetti primari per l'addestramento. Il mercato italiano è già in grave, e forse irrecuperabile, ritardo e questa impostazione ne sancisce ulteriormente la marginalità.</p>
22	Allegato A	<p>METEOROLOGIA (2h) inserire quella al suolo, a bassa quota e in prossimità di manufatti</p>	<p>Gli scenari tipici degli APR oggetto di questa linea guida (<25kg) sono prettamente a bassa quota sotto i 150m ed in prossimità di rilievi montuosi, morfologie territoriali di ogni genere, infrastrutture e costruzioni artificiali. I suddetti APR devono quindi convivere soprattutto con le condizioni meteo (in primis venti) specifici di quelle altezze, influenzate da costruzioni e morfologie territoriali che incidono</p>

			differentemente rispetto ad altri ambiti aeronautici
23		CIRCOLAZIONE AEREA (3h): eliminare	questa è del tutto inutile, visto che non possiamo relazionarci con i servizi ATS - forse per il BLOS, se e quando previsto
24		IMPIEGO DEL SAPR (6h): aggiungere le procedure e fasi del volo: check list, pre/post flight, manovre di emergenza, la modalità dell'analisi dei rischi, le frequenze e le bande usate e le possibili interferenze, i sistemi di terminazione del volo	di base è carente
25	Allegato B	inserire la meteorologia di bassa quota, in prossimità di strutture etc...	Suggerimento: nella realtà quasi tutte le voci di Allegato B sarebbero da portare in A; la formazione teorica deve essere adeguata per tutti, Critici e non. Quando si va per strada il Codice della Strada da applicare è lo stesso sia per Ciclomotori che per Auto che per TIR;
26	CIRCOLARE LIC-15	Pagg. 25,26,27	Sono procedure scritte anche in inglese ma non tutte applicabili agli APR che faranno parte dei C.A. (perchè non studiarne insieme una applicabile che ricalchi veramente il necessario?)
27	COMUNE A TUTTO	Quantità di documentazione!	Si è stimato che per OGNI missione (10min) ed OGNI allievo (1) si debbano redigere una quantità di documenti che in realtà potrebbero essere riassunti in UNA dichiarazione, con l'effetto di non mutare le responsabilità, ma eliminando carta inutile. Non è possibile compilare 10 fogli A4 prima di ogni missione e altrettanti dopo. Cala l'attenzione e, cosa nota, la RIPETITIVITA'/AUTOMAZIONE di certi meccanismi porta, inevitabilmente a 2 conseguenze (una non esclude l'altra): 1) copia incolla selvaggi;

			<p>2) errori nella compilazioni causati da stress;</p> <p>Risulterebbe piu semplice e facilmente applicabile, ricorrere a UNA dichiarazione ad apertura giornata missioni ed UNA dichiarazione a chiusura, con report generale di tutte le missioni, problemi, avarie, risultati, in unica pagina.</p> <p>Fermo restando la compilazione di altri documenti che già sono presenti e “intasano” eccessivamente il percorso formativo: log book allievo pilota, log book istruttore, quaderno tecnico di bordo, checklist prevolo, checklist post volo, registrazione manutenzioni degli APR in flotta, etc....</p> <p>Snellire sostituendo o ACCORPANDO la documentazione in maniera più rapida, ma non meno precisa, consentirebbe un minore dispendio di risorse sia economiche che temporali, risorse che possono cosi essere impiegate nel reale processo formativo, senza ridurre i livelli di safety, anzi.</p>
28	Allegato A, B, Artt 5.3, 5.4, 6.1	Il contenuto del corso teorico deve fornire una mentalità Aeronautica (Sicurezza del volo) ed una formazione minima elevata per permettere a tutti i Piloti di riconoscere e valutare i rischi delle missioni (i piloti NON critici devono riconoscere le Missioni Critiche che devono evitare).	<p>I piloti NON critici saranno sempre la maggioranza e quindi è imperativo che siano in grado di capire dove NON possono operare. Il Syllabus proposto in Allegato A è carente; serve trasferire da allegato B ad Allegato A la maggior parte degli argomenti.</p>



ENAC

Modalità di compilazione:

1. Numero del commento
2. Indicare il punto della Circolare oggetto del commento
3. Descrivere il commento ed eventualmente un testo alternativo
4. Spazio per note o commenti