

AREA VOLO

Mensile di opinione e cronaca dei naviganti aerei
Anno VII Numero 8/9 Agosto/Settembre 1988



Due righe sul neo Presidente

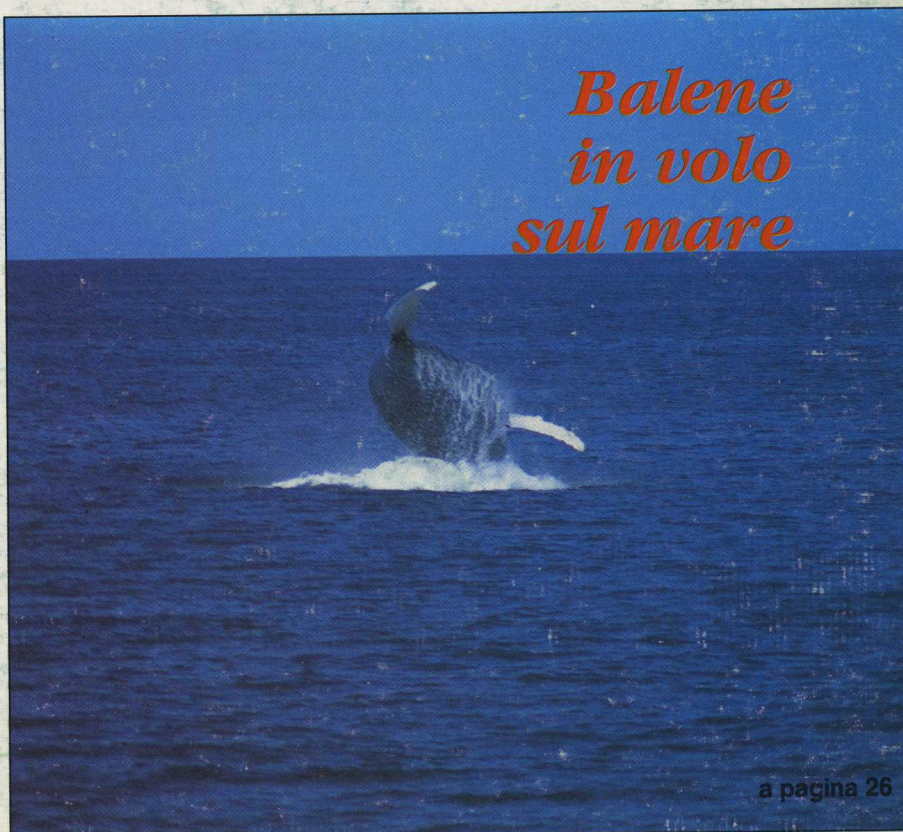
Il dottor Verri è appena arrivato e già si muove da protagonista. Dal 5 settembre ha incontrato, separatamente per categoria, tutti i rappresentanti delle varie organizzazioni sindacali. Con un fare molto sciolto e colloquiale ha illustrato la volontà del gruppo Alitalia di rafforzarsi e di espandersi e si è impegnato a sviluppare nuove relazioni industriali quale presupposto essenziale per il clima degli anni '90, forse un po' mitizzati, ma certamente cruciali. Sui contratti ancora aperti ha proposto di riaprire i colloqui con totale disponibilità anche ad incontri serrati e senza pregiudiziali di merito. Ha chiesto altrettanto responsabilità da parte sindacale da attuarsi attraverso la rinuncia alla conflittualità per il periodo (tre mesi) necessario a verificare la procedibilità della nuova impostazione. E quale segno tangibile di un diverso atteggiamento dell'azienda, a fronte di questi presupposti, e senza che ciò costituisca vincolo di merito della trattativa ed indipendentemente dalla conclusione positiva della vertenza entro questo arco di tempo, Alitalia ed Ati avrebbero erogato a titolo di anticipo per i piloti 3.000.000 di lire per i 12 mesi trascorsi dalla scadenza del contratto e 250.000 lire mensili dal mese successivo (ottobre 1988). Per i tecnici di volo lire 2.000.000 e lire 175.000 da gennaio '89. Per i complementari di bordo (AA/VV ed ATB) lire 1.500.000 fino al 31.10.88 e lire 125.000 mensili dal primo novembre 1988. La proposta è certamente innovativa e indice di un nuovo stile. Per quello che è stato possibile percepire in questi per ora brevi incontri, l'uomo Verri ha accettato la sfida nel nuovo incarico, e sembra convinto di poter operare e "far decollare l'azienda". Anche i naviganti ci vogliono credere, riteniamo che faranno la loro parte.



Nascerà l'Ulm pesante?

a pagina 4

- *Il Convegno AREA VOLO-CESMET su Meningite e viaggiatori* (nell'inserto speciale)
- *Lettera aperta di un assistente di volo pensionato* (a pagina 8)



Balene in volo sul mare

a pagina 26



Lettere

Quale ruolo per gli ATB

Spettabile Area VoLo, Con riferimento all'articolo pubblicato sull'ultimo numero di AREA VOLO "Piattaforma per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro dei tecnici elicotteristi Elitos", vi sono alcune affermazioni relative alla figura professionale dell'assistente Tecnico di bordo dell'ATI che non corrispondono alla realtà.

Infatti:

1) Non è vero, come si afferma nell'articolo, che l'ATB a bordo non abbia compiti integrati con la condotta del velivolo;

2) Non è vero che l'ATB a terra non operi sull'a/m in quanto egli è un Operatore/Controllore certificato dal Registro Aeronautico Italiano ed è abilitato alle normali operazioni denominate "Piccola Manutenzione", sino a livello di Ispezione "A" (si effettua ogni 7 giorni o 100 ore di volo). (Si chiarisce, anche a titolo esemplificativo, che ad esempio per quanto riguarda i Tecnici di Linea Alitalia, non tutti sono in possesso del CIT del RAI in possesso degli ATB). L'ATB viene impiegato anche sui voli Charter dell'ATI e garantisce, anche all'estero, gli interventi di manutenzione secondo le Norme di Lavoro certificate.

3) Non è vero che l'ATB, come l'articolo sottintende, non sia a tutti gli effetti un membro di Equipaggio riconosciuto da Ci-vilavia.

4) Non è vero, come insinua l'articolo, che l'ATB non segua l'a/m "dall'A alla Z" tanto è vero che gli ATB dell'ATI sono abilitati dal RAI ad operare su aa/mm Fokker 27, DC 9, MD80.

Per quanto poi si riferisce alla "figura limitata e limitante" devo sinceramente dire che non si comprende a cosa ci si riferisca, posso però dire che:

1) sin dal 1963, anno di "nascita dell'ATB" era previsto, per l'assunzione, il Diploma di Perito Tecnico Industriale (si ricorda che sino a pochi anni orsono la nomina a Comandante non prevedeva l'obbligo del Diploma)

2) l'ATB dell'ATI è stato impiegato dal 1973 al 1986 alla Console degli aerei impiegati dal Servizio Radiomisure ATI

3) l'ATB ATI ha svolto sino a pochi anni orsono le mansioni di Istruttore ai Corsi Base per i Piloti ATI e per piloti anche di altre compagnie (anche non Italiane).

Alla luce di quanto sopra ed anche in considerazione del fatto che l'ATB rientra nell'equipaggio minimo per le Emergenze si può affermare che questa figura professionale è economicamente vantaggiosa per le aziende e potrebbe costituire uno degli elementi decisivi quando la

"deregulation" costringerà i vettori ad essere concorrenziali anche per le tariffe.

Sono pertanto a chiedervi di voler pubblicare la presente e colgo l'occasione per invitare i Tecnici elicotteristi a documentarsi in modo più approfondito circa il reale impiego dell'ATB dell'ATI anche fissando un incontro con una delegazione di ATB che potrebbe essere utile per risolvere qualche loro problema contrattuale.

Distinti saluti,

Maurizio Colo'

Assistente Tecnico di Bordo ATI
Roma, 20/7/88

ATB: non avete capito niente

Caro Direttore,

nel leggere il numero di Giugno, mi sono soffermato, con molta attenzione, sulle pagine relative al contratto dei tecnici elicotteristi, ma aimè ancora una volta ho dovuto constatare la vostra povertà di conoscenza nei confronti dell'ATB ATI.

Bando alla forma - non avete capito niente!!

Il vostro è solo razzismo nei confronti degli altri lavoratori. Dalle righe si legge chiaramente l'inutilità dell'ATB. FALSO! Consultate il manuale del controllo, documentatevi prima di scrivere inesattezze così eclatanti. Le vostre illazioni hanno offeso la mia dignità di uomo e di lavoratore, giudizi sentenziati con tanta leggerezza in un momento precontrattuale sono inopportuni e pericolosi.

Per favore, non inviatemi più il vostro "giornalino", è pieno di contraddizioni; nella prima pagina Scopetta predica l'unione dei lavoratori, successivamente disprezzate una categoria, a mio parere avete le idee un pò confuse vi consiglio di meditare.

Grazie,

Carmelo Di Marco

P.S. Questa lettera sarà pubblicata???

Siamo sempre ben felici delle critiche costruttive che ci permettano di mettere piu' a fuoco i problemi.

Prendiamo quindi volentieri lo spunto dalle vostre lettere per proporre un incontro tra un Tecnico Elicotterista, un ATB, un pilota di Elicottero, un pilota ATI di DC 9, un complementare di bordo ATI, per dibattere sul come queste figure, che furono assai più vicine di oggi nell'esperienza passata della società elicotteristica legata all'Ati, la ELIVIE, vengano viste e utilizzate.

Chiederemo una qualificata partecipazione anche a rappresentanti delle aziende interessate.

Sommario

- 3 Il presidente è nuovo ma la politica aziendale?
- 4 Facciamo gli Ulm più consistenti
- 6 E il jet va da robot a fare il maquillage
- 8 Se sei in gamba, vattene a casa
- 9/16 INSERTO SINDACALE
- 26 Abbiamo incontrato le balene felici

AREA VOLO

Mensile di opinione e di cronaca dei naviganti aerei.

Direttore responsabile:
Vincenzo Parisella.

Registrazione del Tribunale di Roma n. 333/82 del 16/10/1982.

Redazione, amministrazione e pubblicità:
via dell'Impruneta 15B
00146 Roma
Tel. 5270532
Telefax 5270537

Composizione: Stampa:
Photosystem s.r.l. PO.LI.GRAF s.r.l.,
Tel. 5566195 Pomezia Lito Grafica
00146 Roma Tel. 9126822

Abbonamento annuo 1989
lire 30.000.

Sostenitori, Enti, Società lire 100.000.

Conto corrente postale
n. 73081002, intestato a
AREA VOLO via Pascarella 23,
Roma.

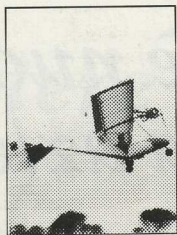
le fotografie di copertina sono fornite gentilmente da **Ultra Light**
C.P. 12105 - 20120 Milano e da
Erika Pizzinato



TARIFFE PUBBLICITÀ

1 pagina b/n	L. 550.000
1/2 pagina b/n	L. 280.000
modulo minimo 56X56	L. 50.000
COLORE	il doppio

L'esperienza suggerisce modifiche ed aggiornamenti tecnologici



Facciamo gli ULM più consistenti

di Guido Caldari

Organizzato dal Centro sportivo Libertas si è svolto ad Ischia il quarto Seminario sul volo Ultraleggero e sul deltaplano. È questo un appuntamento che si ripete da qualche anno ed è diventato un laboratorio di iniziative atte a migliorare la pratica del volo sportivo.

Si apre, finalmente, un importante filone di ricerca, degno di considerazione viste anche le modifiche già approvate dal primo allegato tecnico alla legge 106/85, nel quale si parlava di una struttura monoposto di peso proprio non superiore a Kg 40, se provvista di motore ausiliario di potenza comunque non superiore a 5 HP. Tale allegato fu modificato, consentendo di arrivare ad una struttura monoposto, provvista di motore con un peso proprio di Kg. 115 senza carburante e senza eventuali cinture di sicurezza, paracadute, impianti estinzione incendio e strumentazione di bordo. Senza carburante e con detti equipaggiamenti installati, il peso proprio non deve superare i 130 Kg, mentre velocità massima e velocità di stallo non devono superare i 102 kmh e i 45 kmh; la capacità del serbatoio, infine, non deve essere superiore ai 20 litri.

Con la modifica all'allegato originario si è introdotta anche la figura di una struttura biposto destinata esclusivamente all'attività preparatoria, con le seguenti limitazioni: peso proprio senza carburante non superiore a 150 Kg, velocità massima in volo orizzontale ed a piena potenza non superiore ai 102 kmh, velocità di stallo, senza potenza, non superiore ai 50 kmh e capacità del serbatoio non superiore ai 20 litri.

Il convegno di Ischia ha posto le basi per lavorare ulteriormente sull'allegato tecnico in base all'esperienza acquisita nelle progettazioni e per cercare la definizione di parametri tecnici e costruttivi, nell'ambito dei parametri d'uso, non previsti originariamente da una Legge nata per risolvere i problemi del solo volo libero.

È stato il prepotente sviluppo del volo a motore che ha introdotto per

Quest'anno è emersa una interessante proposta relativa al peso degli ultraleggeri. Il professor Picardi ha infatti auspicato l'elevazione del peso a vuoto degli ULM.

In pratica escludendo il peso del motopropulsore si potrebbe costruire un ULM del peso di 180/190 Kg.



Il coordinatore del Seminario di Ischia, comandante Sebastiano Lembo

la prima volta in Italia il principio che esistono mezzi che pur volando, non sono considerati aeromobili ed introduce nuove modalità d'uso del mezzo aereo, rispondendo ad alcuni segmenti di domanda che non possono essere soddisfatti dall'aviazione generale.

Dalla situazione di stand-by che si era venuta a creare il 25 marzo 1985 con la promulgazione della Legge 106 per la mancanza del regolamento di attuazione, si dovrebbe uscire presto. Infatti il 22 luglio il Consiglio dei Ministri ha approvato il Regolamento che, successivamente è stato inviato al Presidente della Repubblica, che l'ha firmato il 5 agosto.

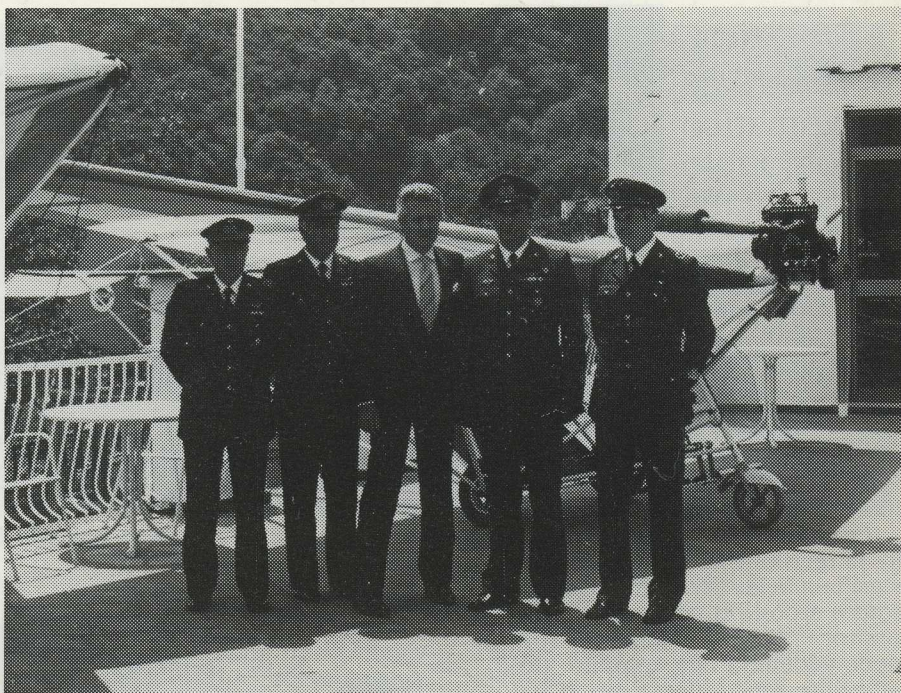
Coordinatore del convegno di Ischia è stato il comandante Sebastiano Lembo, un personaggio che si

è dedicato a lungo ai problemi dell'aviazione e da qualche anno si occupa anche di quelli del volo sportivo e da diporto, passato dal pilotaggio al gravoso incarico di Capo del servizio di navigazione aerea di Civiltavia. In tale veste, AREA VOLO lo aveva intervistato qualche mese fa' e proprio sugli ultraleggeri gli ponemmo la seguente domanda: "Sappiamo che lei è appassionato di ultraleggeri; ci può illustrare quale evoluzione, alla luce della recente legge in materia, potrà verificarsi?" La risposta, lunga e complessa, tradiva una passione particolare per questo tipo di volo, che aveva arricchito la sua esperienza professionale di pilota e, nell'auspicare l'emanazione del Regolamento per consentire l'impostazione di programmi addestrativi tali da consentire lo svolgimento di

questa disciplina di volo in sicurezza, il comandante Lembo focalizzava i punti che riteneva elementi determinanti: economia, sicurezza, ecologia, suggestione.

Economia nel costo di acquisto, di gestione, d'uso e di manutenzione; sicurezza, poiché il volo ultraleggero può certamente essere effettuato su macchine elementari, che ciò non di meno debbono essere selezionate e rigidamente controllate prima di ogni volo; ecologia e suggestione poiché volo ultraleggero significa salire ed apprezzare fantastici panorami, un modo anche per educarsi a non inquinare ed a rispettare la natura, osservandola senza alterarla.

"Nell'ambito della disciplina sportiva -ci diceva Sebastiano Lembo- il volo ha avuto un rilievo particolare forse perché da sempre liberarsi dai limiti della propria corporeità, innalzandosi in un cielo concepito dall'inconscio collettivo come oggetto di miti e sogni, è una delle più antiche e profonde ambizioni umane".



Il comandante Lembo con gli ufficiali piloti docenti del seminario ICARO '88

gusto e raffinatezza
per un regalo di tono.



Fratelli Sparaciari
gioielleria, argenteria, orologeria
articoli da regalo

DITTA CONVENZIONATA CON

Alitalia CLUB

Roma - via Oderisi da Gubbio, 90/92 tel. 06/55.74.391