

Traduzione dell'articolo "OIC" (owner in command) di Mike Busch tratto dalla rivista Sport Aviation di maggio 2010.

Per diventare un miglior proprietario comandante.

PROPRIETARIO E COMANDANTE.

SOMMARIO

Ogni pilota, quando diventa anche proprietario del velivolo, assume maggiori responsabilità verso la società, perché gli competono anche gli aspetti manutentivi, oltre a quelli di pilotaggio. Deve, pertanto, impegnarsi a osservare non solo le regole della navigazione, ma anche quelle che servono al velivolo per poter volare con sicurezza. Enfatizza molto il rapporto con chi effettua l'attività manutentiva, mettendo in luce la scarsa propensione dei proprietari a dettagliare le cose da fare e i costi associati *(non tutto il testo è applicabile ai velivoli experimental ricadenti sotto la circolare 15 di Enac, ndt)*

Ogni pilota capisce la nozione di pilota al comando (PIC, pilot in command). Infatti, tutti noi abbiamo avuto degli istruttori di volo certificati (CFI, certificated flight instructor), i quali hanno martellato questo concetto senza pietà nella nostra testa durante tutto l'addestramento al pilotaggio.

Come PIC (pilota comandante, ndt) noi siamo direttamente responsabili, e quindi l'autorità ultima, per le operazioni del nostro velivolo e per la sicurezza del nostro volo. La nostra autorità è così totale che, in caso di un'emergenza in volo, la FAA autorizza il PIC a derogare a ogni regola o regolamento per il tempo necessario a contrastare l'emergenza (Code of Federal Regulations [CFR] §91.3).

Nei miei 45 anni di volo, ho udito per caso solo pochi piloti dire di aver fronteggiato un'emergenza in volo e io stesso ne ho avute poche. Mi rende orgoglioso sentire un collega pilota che prende il comando della situazione e fronteggia con decisione un'emergenza. Questa decisione è "la stoffa giusta" di cui sono fatti i piloti e che ci rende diversi dai non-piloti.

Il proprietario al comando.

Quando un pilota progredisce fino a diventare proprietario del velivolo, si assume un gran fardello di responsabilità aggiuntiva e di autorità per le quali il suo addestramento come pilota non è sufficiente a prepararlo. Più precisamente, egli diventa responsabile del mantenimento del suo velivolo in condizioni di sicurezza al volo, inclusa la rispondenza a tutti i requisiti applicabili di aeronavigabilità, comprese le disposizioni di sicurezza del volo (AD, Airworthiness Directives, 14 CFR §91.403).

Troppi proprietari di velivoli non riescono a capire o a comprendere completamente la gravosità e complessità delle responsabilità del proprietario comandante (OIC). Mettono il velivolo al riparo in officina, appendono le chiavi e dicono al meccanico di chiamarli quando il velivolo è pronto al volo. Spesso, i proprietari danno al meccanico "carte blanche" di "fare tutto ciò che ritiene opportuno per far volare il velivolo in sicurezza" e non sanno mai quali lavori si stanno

e eseguendo o quali parti si stanno sostituendo finché non ricevono la fattura del lavoro. In breve, molti proprietari sembrano agire come se il meccanico fosse il responsabile per mantenere il velivolo in condizioni di aeronavigabilità. Ma è sbagliato. Agli occhi della FAA, il proprietario è il responsabile. Il meccanico è assunto solo per fornire un aiuto.

Io trovo utile paragonare il ruolo corretto del proprietario di un velivolo nel mantenerlo aeronavigabile a quello di un imprenditore (general contractor) nella costruzione di una casa. L'imprenditore ha bisogno di assumere degli specialisti autorizzati, elettricisti, idraulici, costruttori di tetti, muratori e d'altri mestieri, per eseguire i vari compiti richiesti durante la costruzione. Ha bisogno, ancora, di assumere ispettori autorizzati nella costruzione edile per ispezionare e approvare il lavoro che gli operai specializzati hanno eseguito. Ma, l'imprenditore assume le decisioni importanti, esegue la supervisione, mantiene le attività entro i tempi e i costi previsti ed è responsabile del risultato finale.

Analogamente, un proprietario di velivolo necessita di specialisti certificati per la cellula e il motore per eseguire la manutenzione, le riparazioni e le varianti; ispettori certificati per eseguire l'ispezione annuale; altri specialisti certificati, e.g. per avionica, strumenti, elica e officine di assistenza autorizzate, per portare a termine i vari compiti specialistici della manutenzione. Ma, il proprietario è responsabile delle assunzioni, dei licenziamenti e di gestire i diversi "sottocontraenti", ha la responsabilità primaria per raggiungere l'obiettivo desiderato: un velivolo sicuro e affidabile che sia conforme a tutti i requisiti applicabili di aeronavigabilità, con costi di manutenzione ed entro limiti di tempo accettabili.

Chi è il capo?

L'essenza del concetto OIC è che il proprietario del velivolo deve mantenere il controllo della manutenzione, proprio come il pilota mantiene il controllo delle operazioni del velivolo in volo. Quando bisogna fare la manutenzione, il proprietario dev'essere il capofila, assumere le decisioni importanti, mantenere la pattuglia nei limiti di tempo e costo e, generalmente, eseguire la supervisione. I meccanici e gli ispettori e le officine, sono assunti come "subcontractors" con capacità, addestramento e certificati specifici per eseguire il lavoro richiesto.

Poiché molti proprietari non sono stati addestrati ad agire come OIC, molti di loro sono sopraffatti dal pensiero di assumere il comando della manutenzione del loro velivolo. "Io non so nulla della manutenzione del velivolo", si lamentano. "E' al di là delle mie capacità (comfort zone); inoltre, non è il lavoro del mio meccanico?".

Nessuno vorrebbe farlo, naturalmente. Se voi doveste assumere un elettricista per realizzare l'impianto elettrico di casa vostra, forse, iniziereste dandogli un elenco preciso di ciò volete sia fatto, quali apparecchi, punti luce volete che siano installati in ogni stanza, dove volete posizionare gli interruttori, i variatori di luce, le prese di corrente, i termostati, le prese telefoniche, le connessioni ethernet e così via. Vi aspettate che l'elettricista ritorni con un preventivo scritto dettagliato, con costi e tempi di consegna. Dopo aver esaminato la proposta in dettaglio con l'elettricista e fatte le necessarie revisioni, firmerete il documento e perciò stabilirete un accordo impegnativo con l'elettricista per i materiali specifici e i servizi da fornire a quel costo e per quella data.

Fareste lo stesso con il carpentiere, il costruttore del tetto, il manovale per muri a secco, il piastrellista e così via.

Auto e aeroplani.

Quando lascio l'auto in officina per la manutenzione, il capofficina inizia a farmi delle domande e a prendere nota di ciò che io desidero sia fatto, mi fa domande su ogni difetto che gli riferisco, controlla il contachilometri e spiega gli interventi di manutenzione preventiva raccomandati. Arrivati all'accordo di ciò che si deve fare, il capofficina scrive un ordine di lavoro dettagliato con una stima del costo, mi chiede di firmarlo e me ne dà una copia. In sostanza, io ho sottoscritto un contratto scritto con l'officina per uno specifico lavoro da eseguire a un prezzo determinato.

Il gestore dell'officina non fa questo solo per la salute del suo cuore. E' spinto a farlo. In California dove abito, una legge dello stato stabilisce che le autofficine devono darmi un preventivo scritto, prima di iniziare ogni lavoro e questo non può superare il 10% del costo previsto e concordato, a meno che io concordi esplicitamente l'aumento. Se l'officina non segue queste regole, io posso denunciarla presso l'ufficio statale dei riparatori d'auto, che investigherà e prenderà le azioni appropriate verso l'officina. Molti stati hanno leggi similari.

Riferiamoci alla figura 1. Il proprietario del velivolo dovrebbe insistere per ricevere un preventivo dettagliato di cose da fare e di costi prima di autorizzare il meccanico o l'officina ad eseguire le riparazioni o installare delle parti di ricambio.

Aircraft Inspection Report and Repair Estimate

1.	Annual inspection and service (flat rate).....	\$1,500.00
	10 quarts Aeroshell 15W50 @ \$5.10/quart	51.00
	1 Champion CH48109-1 oil filter	26.55
	Miscellaneous parts and shop supplies.....	25.00
	TOTAL.....	\$1,602.55
2.	Oxygen cylinder beyond 24-year service life limit	
	1 serviceable cylinder	750.00
	4.0 hours to remove and install	320.00
	Sales tax @ 7.50%	54.38
	TOTAL.....	\$1,124.38
3.	RH fuel gauge stuck, fuel quantity transmitter leaking fuel (UNAIRWORTHY)	
	1 overhauled/exchange transmitter	175.00
	3.0 hours to drain fuel, install transmitter, refuel.....	240.00
	Sales tax @ 7.50%	17.70
	TOTAL.....	\$432.70
4.	Right main landing gear tire worn, flat-spotted	
	1 6.00x6 8PR Goodyear Flight Custom III tire	244.00
	.6 hour to install	48.00
	Sales tax @ 7.50%	17.69
	TOTAL.....	\$309.69
5.	Left fuel tank quick drain leaking fuel (UNAIRWORTHY)	
	1 quick drain.....	25.00
	3.0 hours to drain tank, access fuel bladder, install new drain, refuel	240.00
	Sales tax @ 7.50%	1.81
	TOTAL.....	\$266.81
6.	Cabin door hard to close	
	1.0 hour attempt to adjust	\$80.00
7.	Starter motor sounds rough due to bad bearings	
	1 overhauled/exchange starter motor	300.00
	.5 hour to replace	40.00
	Sales tax @ 7.50%	21.75
	TOTAL.....	\$361.75

Sfortunatamente, non ci sono analoghe leggi che richiedono alle officine di manutenzione dei velivoli qualcosa del genere da fornire ai loro clienti, su base formalizzata e commerciale, anche se le cifre in gioco sono generalmente molto superiori. I proprietari di velivoli portano regolarmente il loro aeroplano in officina senza un elenco dettagliato dei lavori da eseguire, delle parti da sostituire e senza chiedere a quali costi vanno incontro. Troppo spesso, i proprietari se ne rendono conto quando ritirano il velivolo e loro è presentata la fattura (a quel punto è troppo tardi per cambiare qualcosa).

Mi sorprende sempre vedere dei proprietari che si comportano così. Sono delle persone intelligenti che mai acquisterebbero altre cose senza conoscere bene, prima di comprare, quanto costino. Bene, periodicamente affidano il loro velivolo all'officina di manutenzione senza conoscere nulla di tutto ciò.

Spesso, il risultato è una bastonata e una comprensione difficile tra proprietario e officina. Non c'è un ufficio statale dei riparatori di velivoli per proteggere i proprietari di velivoli da prezzi esagerati o da un lavoro scadente. La FAA quasi mai viene coinvolta in queste dispute commerciali. Pochi proprietari citano in tribunale le officine, ma generalmente i soli beneficiari di queste controversie sono gli avvocati.

Credere, ma verificare.

Sento da molti di questi proprietari di velivoli insoddisfatti che sono irritati con qualche meccanico o con l'officina. Quando domando perché non insistono nell'avere un dettagliato elenco

dei lavori e la stima del prezzo, prima di autorizzare il lavoro sul velivolo, spesso costoro mi rispondono con uno sguardo sbalordito, seguito da qualche brontolio per significare che “Io non ho mai avuto problemi prima” o “Devi fidarti del tuo meccanico, non è vero?”.

Certo devo...e devo, anche, fidarmi dell'elettricista, dell'idraulico e del meccanico dell'auto. Ma questa non è una scusa per non trattare con loro con un atteggiamento commerciale. L'acquisto di servizi manutentivi aeronautici è una transazione commerciale ad alto valore, come tale, dovrebbe essere affrontata come faresti per ogni altro acquisto di valore. L'acquirente e il venditore devono avere una reciproca esatta comprensione di quello che si sta acquistando e di qual è il suo costo e dev'essere messo per iscritto.

In prossimi articoli su Sport Aviation della EAA, spiegherò esattamente come si deve fare. Parlerò maggiormente di come proprietari e meccanici possono lavorare come una squadra per raggiungere il miglior risultato manutentivo al minor costo e suggerirò alcune strategie per contenere i costi di manutenzione. Discuterò anche sul ruolo del proprietario nella ricerca dei guasti e nell'assunzione di decisioni per la manutenzione.

In ultima analisi, comunque, il fattore più importante che divide i proprietari di velivoli coscienti della manutenzione dagli altri è la loro attitudine alla manutenzione. I proprietari consapevoli comprendono di aver la responsabilità primaria della manutenzione del proprio velivolo e che specialisti della cellula e meccanici, ispettori e officine autorizzate sono dei contraenti che loro stessi devono gestire. Essi devono trattare con questi professionisti della manutenzione come lo fanno con altri contraenti in altri campi. Insistono per avere un preventivo dei lavori e dei costi prima di autorizzare l'esecuzione del lavoro. Dopo, come ogni buon gestore, si mantengono in stretto contatto con le persone assunte per assicurarsi che le cose vadano come pianificato.

Se il vostro meccanico o l'officina non riescono a lavorare con voi in questo modo commerciale, forse dovrete andare a far mantenere il velivolo da un'altra parte.