

I BONUS AI PILOTI E LA SICUREZZA DEL VOLO

La nostra newsletter sull'incidente al volo 440 della Icelandair (1) ha sollevato un notevole interesse soprattutto per il particolare dell'incentivo riconosciuto a quegli equipaggi che riuscivano a risparmiare carburante durante i loro voli.

Indubbiamente il tema dei bonus elargiti ai piloti per risparmiare carburante è un argomento molto sensibile per gli utenti del mezzo aereo. Pochi anni orsono è avvenuto un incidente fatale, costato la vita a 71 persone proprio a causa di quella che in gergo viene chiamata *fuel starvation*. L'incidente è occorso nel novembre 2016 in Colombia quando un RJ85 della compagnia boliviana LAMIA precipitava a circa 9 miglia dalla pista 36 dell'aeroporto di Medellin per mancanza di carburante: allo sfracellarsi al suolo nessun incendio ha coinvolto il velivolo in quanto non era rimasta una goccia di benzina nei serbatoi.

Un giorno di luglio 2012 è capitato poi che nel giro di poche ore tre voli Ryanair dichiarano emergenza sui cieli di Spagna e dirottano a Valencia, dove vi era già un aereo della LAN Chile in emergenza per una piantata motore anch'essa dovuta a problemi di carburante. (2) Sono solo alcuni esempi, fra i tanti che potremmo citare, di episodi che avvengono frequentemente nei cieli dei cinque continenti.

Più un aeroplano è pesante, più carburante consuma; ridurre il carburante imbarcato riduce il peso totale del velivolo, si ottimizzano i consumi giungendo a risparmi gestionali: è questo il mantra che oggi viene proposto da non poche compagnie aeree al personale di conduzione volo. Alla base di questi tentativi di risparmi troviamo l'incidenza che ha il costo carburante sui conti delle aerolinee, tuttavia tutti vogliamo augurarci che le finanze non finiscano per prevalere sulla sicurezza volo.

Effettivamente ci sono stati, in vari momenti e con vari vettori, programmi di incentivi istituiti per incoraggiare i piloti a risparmiare carburante, migliorare le prestazioni in tempo, o qualche combinazione dei due. E' accaduto anche che presso qualche compagnia dove i piloti avrebbero percepito un bonus per usare meno carburante del preventivato l'aereo effettivamente risparmiava carburante, ma arrivava dopo l'orario previsto e ciò a causa della potenza cui venivano regolati i motori durante la fase di crociera.(3) Appare evidente che eventuali introduzioni di tali programmi possono risultare problematici a causa della difficoltà di progettarli e gestirli correttamente; giungere in ritardo sull'orario previsto può talvolta comportare oneri aggiuntivi per il vettore.

Qualcuno è arrivato anche a suggerire una combinazione di due tipi di programmi "Save Fuel e Save Time" Supponendo che il carburante presumibilmente costi alla compagnia più di qualche minuto di ritardo si potrebbe pensare di favorire il risparmio di carburante, ma contemporaneamente penalizzare, ovvero ridurre il pagamento del bonus, quando gli aerei arrivano in ritardo. Questo darebbe ai piloti l'incentivo per trovare opportunità di risparmio di carburante, ma anche di non ritardare troppo l'arrivo. Va inoltre tenuta presente che essere "qualche minuto" in ritardo su ogni tratta potrebbe significare un accumularsi dei ritardi alla fine della giornata. Si potrebbe partire, diciamo, con un ritardo di 10 minuti sulla prima tratta della giornata, ma alla fine della giornata quell'aeromobile potrebbe aver accumulato un ritardo di un'ora o più. A quel punto qualcuno fra i passeggeri potrebbe aver perso le coincidenze con necessità di venir riprenotati, o sistemati durante la notte

Insomma, i costi delle operazioni cronicamente in ritardo non sono uno scherzo.

Per cercare di ottimizzare le uscite di quella che è la principale voce di spesa delle aerolinee, oggi viene in soccorso il *fuel management*, ovvero come gestire al meglio l'utilizzo del prezioso liquido.

La gestione del carburante comprende una serie di regolamenti, processi e procedure volte a garantire che i rischi di volo legati al consumo del carburante siano adeguatamente mitigati. Tali norme nel caso del trasporto aereo commerciale, dettano il carburante minimo richiesto in base alle regole di volo, ai requisiti degli aeroporti alternativi e alle aree speciali di operazione come ETOPS o destinazioni remote. Le politiche aziendali dovrebbero inoltre guidare l'equipaggio di volo nell'uso e nel monitoraggio appropriato del carburante durante le operazioni a terra, in volo e, se del caso, durante eventuali dirottamenti sugli scali alternati.

Dal punto di vista operativo va ricordata la figura del dispatcher. Questi professionisti del volo eseguono effettivamente la maggior parte, se non tutta la pianificazione del volo, ma il PIC (cioè il capitano del volo) ha la possibilità di correggere la maggior parte di ciò che il dispatcher pianifica e organizza, compresa la quantità di carburante da trasportare. In pratica, se il capitano decide che l'aereo deve essere riempito con tutto il carburante che può trasportare fino al MTOW, questo è ciò che accadrà. Potrebbe non essere la decisione più opportuna per l'economia del volo, ma fa parte delle prerogative del PIC, cioè la persona in ultima analisi responsabile per la conduzione del volo.

Nel passato emergenze per *fuel starvation* erano pressochè sconosciute. Fino al 2012, non c'era una fraseologia dedicata da utilizzare quando veniva determinato che un aeromobile atterrava con meno della riserva finale di carburante. Allo scopo si utilizzava la classica dichiarazione di un MAYDAY. Dal 15 novembre 2012 l'ICAO ha ritenuto opportuno emendare l'allegato 6 parte I del documento 4444 che tratta delle procedure per la gestione del traffico aereo. Precisando che:

"Minimum fuel - Il termine usato per descrivere una situazione in cui le scorte di carburante di un aeromobile hanno raggiunto uno stato in cui il volo è impegnato ad atterrare in un determinato aerodromo e nessun ulteriore ritardo può essere accettato."⁽⁴⁾

Avvertendo che i piloti potrebbero essere riluttanti a dichiarare una emergenza carburante, termine fra l'altro non ufficiale, precisiamo che la fraseologia da adottare è la seguente:

Circumstances	Pilot	Controller
<i>Minimum fuel</i>	MINIMUM FUEL	ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (delay information)]
<i>Fuel emergency</i>	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, FUEL	ROGER MAYDAY (any appropriate information)

Il peso della voce carburante non risparmia i vettori low cost. Uno sguardo al bilancio chiuso il 31 marzo 2020 di Ryanair mostra come la voce "Fuel and Oil" assorba il 37,49% del totale spese staccando nettamente "Airport and handling charges" (15,47%) ed anche la voce "Staff cost" (15,02%).

Consolidated Income Statement				
		Year ended March 31, 2020	Year ended March 31, 2019	Year ended March 31, 2018
	Note	€M	€M	€M
Operating revenues				
Scheduled revenues	20	5,566.2	5,261.1	5,134.0
Ancillary revenues	20	2,928.6	2,436.3	2,017.0
Total operating revenues	20	8,494.8	7,697.4	7,151.0
Operating expenses				
Fuel and oil		(2,762.2)	(2,427.3)	(1,902.8)
Airport and handling charges		(1,140.2)	(1,061.5)	(938.6)
Staff costs	21	(1,106.9)	(984.0)	(738.5)
Route charges		(736.0)	(743.2)	(701.8)
Depreciation	2 & 3	(748.7)	(640.5)	(561.0)
Marketing, distribution and other		(578.8)	(547.3)	(410.4)
Maintenance, materials and repairs		(256.4)	(190.9)	(148.3)
Aircraft rentals		(38.2)	(83.9)	(82.3)
Total operating expenses		(7,367.4)	(6,680.6)	(5,483.7)
Operating profit		1,127.4	1,016.8	1,667.3
Other income/(expense)				
Finance expense	23	(480.1)	(59.1)	(60.1)
Finance income		21.4	3.7	2.0
Foreign exchange gain/(loss)		1.6	(3.5)	2.1
Gain on sale of associate	4	—	6.0	—
Share of associate losses	4	—	(15.8)	—
Total other income/(expenses)		(457.1)	(68.7)	(56.0)
Profit before tax		670.3	948.1	1,611.3
Tax expense on profit	15	(21.6)	(63.1)	(161.1)
Profit for the year – all attributable to equity holders of parent		648.7	885.0	1,450.2
Basic earnings per ordinary share (€)	25	0.5824	0.7739	1.2151
Diluted earnings per ordinary share (€)	25	0.5793	0.7665	1.2045
Number of weighted average ordinary shares (in Ms)	25	1,113.8	1,143.6	1,193.5
Number of weighted average diluted shares (in Ms)	25	1,119.8	1,154.6	1,204.0

Dall'Annual Report Ryanair chiuso al 31 marzo 2020

Ma il problema principale, come abbiamo detto in apertura, rimane quello della sicurezza del volo. Il termine "incentivo" è decisamente inappropriato e non conciliabile. Non esiste incentivo capace di far fronte a tutte le esigenze che si potrebbero verificare durante un volo. A titolo di esempio:

- Se la compagnia concedesse un bonus per essere in orario, i piloti sarebbero più disposti ad atterrare in ogni caso anche laddove sarebbe opportuno effettuare un go-around. Si sa che la riattaccata comporta un notevole ritardo.
- Se si concedesse un bonus per il risparmio di carburante, i piloti sarebbero tentati di non caricare molto carburante di riserva, salvo poi trovarsi in difficoltà in condizioni meteo critiche.

Se al limite si cercasse di risolvere il problema dando un bonus per non avere incidenti, i piloti sarebbero tentati di non segnalare tutte quelle condizioni critiche in cui può incappare il loro volo, eppure tutti sappiamo che un rapporto che a prima vista può sembrare superfluo, potrebbe evitare più gravi conseguenze.

Quindi concludiamo semplicemente affermando che il binomio *bonus ai piloti e sicurezza volo* sono due termini in contraddizione non conciliabili, e bene farebbero le compagnie aeree a far volare i loro piloti eliminando il termine "bonus" dal loro contratto.

(1) Vedi nostra Newsletter n.18/2020 "AI PILOTI BONUS SUL CARBURANTE RISPARMIATO"

(2) Su queste quattro *occurrences* una dettagliata cronaca è riportata sotto: <http://avherald.com/h?article=454af355>

(3) <https://aviation.stackexchange.com/questions/27802/are-commercial-pilots-incentivized-to-reduce-fuel-consumption>

(4) PANS-ATM, Doc 4444; stesse informazioni sono state poi riprese dall'EASA nel suo Safety Information Bulletin 2018-08 del 8 maggio 2008.

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo

Coming soon !

Vuoi sapere il record di sicurezza raggiunto dalla compagnia con cui volerai?

La risposta sarà presto disponibile:

THE SAFE AIRLINE

In formato ebook per assicurare tempestivi aggiornamenti

Per ogni compagnia aerea la lista completa di tutti gli incidenti fatali occorsi dal 1951 al 2020, con relativa elaborazione nei confronti del numero anni in cui la compagnia ha operato. Una graduatoria che vi fornirà lo status sulla sicurezza che ogni vettore ha maturato nel corso della sua storia operativa.

