

## QUELLA BRUTTA STORIA DEL CALCOLO ORE-VOLO DEGLI EQUIPAGGI

La gente vorrebbe capire qualcosa di più sulla figuraccia di Ryanair. E' possibile credere che una compagnia aerea capace di surclassare gli avversari e di essere assurta al ruolo di primadonna fra le aerolinee europee inciampi in una storia così assurda come quella del calcolo ore, ovvero della turnazione dei propri equipaggi? Quale è la verità che ha portato la Ryanair a dover cancellare parte dei suoi voli ?

E' dal 2008 (1) , riconfermato nel 2014 (2), che tutti gli Stati UE hanno adottato la regola di conteggiare le ore di servizio degli equipaggi osservando il calendario Gennaio:Dicembre. Ma vi è uno **Stato** che non ha voluto seguire questa regola, **l'Irlanda**. Ciò significa che la *Irish Aviation Authority* ha permesso ai vettori irlandesi di conteggiare le proprie ore di servizio in modo differente, purchè ovviamente rispettando la regola dei 12 mesi consecutivi e del tetto ore servizio, e nel caso Ryanair questa ha voluto effettuare i conteggi seguendo il calendario del suo bilancio fiscale, ovvero 1-Aprile/31-Marzo.

**La IAA sapeva bene che questa applicazione della normativa era unica in Europa. Ciò è avvenuto non a caso. Vi era uno scopo ben preciso dietro a questa eccezione. Il conteggio dei dodici mesi da Aprile a Marzo favorisce quei vettori i cui servizi sono caratterizzati da una forte stagionalità estiva ("summer intensive schedules").**

Quando il 18 febbraio 2014 è stato confermato il nuovo regolamento si è dato tempo due anni per adeguarsi e quindi lo stesso è entrato in vigore il 18 febbraio 2016. Ciò significa che tutte le aerolinee europee hanno avuto 24 mesi per mettersi in regola con le nuove normative. Questo lasso di tempo fa capire che non è un compito agevole quello di disbrigare la matassa delle turnazioni, le quali per forza di cose debbono tener conto anche delle ferie annuali che spettano ad ogni dipendente, nel caso che improvvisamente vengano variati i termini del conteggio.

**Iniziare il computo delle 900 ore dal mese di aprile permetteva alle compagnie irlandesi di usare più intensivamente i propri equipaggi durante il picco dei mesi estivi e spalmare invece le ferie nel periodo di "bassa" ovvero nei mesi invernali. Da sempre l'industria aerea commerciale fa scattare la *summer season* con relativo aumento delle frequenze dal primo aprile di ogni anno.** Si badi bene che quando si usa il termine "intensivo" ciò significa che si devono sempre rispettare i limiti settimanali e mensili previsti dalla normativa.

Finalmente nel corso del corrente anno la IAA ha ritenuto opportuno adeguarsi alle normative comunitarie non è dato sapere se dietro pressioni di Bruxelles o di sua iniziativa e ne è scaturito il pasticcio che tutti conosciamo.

Quanto sopra chiarisce anche perché i media che parlavano della cancellazione voli hanno voluto inserire, senza peraltro chiarirne il significato, il problema ferie, fino ad ipotizzare l'ipotesi di una "fuga dei piloti".

Rimane tutto da chiarire il perchè dell'improvvisa decisione della *Irish Aviation Authority* la quale in pratica non ha dato abbastanza tempo alla compagnia Ryanair di gestire al meglio le turnazioni dei suoi 4.058 piloti, mentre forse l'imbarazzo di mettere in luce il **tacito accordo** vettore-ente regolatore, nonché il relativo ritardo con cui la IAA si è adeguata, potrebbe spiegare la mancanza di un comunicato ufficiale che chiariva in modo cristallino i motivi della cancellazione voli e relativi disagi.

(1) EU-OPS Regulation 1899/2006, Subpart Q)

(2) Reg. 83/2014

## **Safety Newsletter 40/2017 del 29 Settembre 2017**

### **Newsletters emesse nel corso del 2017:**

**(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "About"-*"Newsletter Archive"*)**

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DI CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)     ./.
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
- 30/2017:** LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
- 31/2017:** UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
- 32/2017:** QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)
- 33/2017:** IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)
- 34/2017:** SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)
- 35/2017:** L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA ( 8 agosto)
- 36/2017:** UN INSOLITO TAIL STRIKE A MALPENSA (2 settembre)
- 37/2017:** DUE INCIDENTI SIMILI (5 settembre)
- 38/2017:** EMBRAER 190; UN INCIDENTE DA NON SOTTOVALUTARE (13 settembre)
- 39/2017:** PASSI AVANTI PER LA SOLUZIONE DEI "FUME EVENTS" (20 settembre)