

Oggi, l'attività dell'aviazione civile europea è regolata da una serie di norme comunemente chiamate EU-OPS. Questo regolamento, dal 12 Settembre 2008, è vincolante per tutti gli stati membri della comunità europea e, come detto nel [precedente articolo](#), è messo sotto esame dal rapporto Moebus.

In particolare, in relazione alle implicazioni riguardanti la fatica operativa sia dei Piloti che degli Assistenti di Volo, il rapporto invita l'ente erogatore a rivedere o correggere la formulazione di alcune delle sue regole.

La prima regola messa in discussione riguarda le limitazioni di volo e di servizio degli equipaggi ([Subpart Q](#) OPS 1.1100) la quale recita che l'operatore deve assicurare che gli equipaggi non superino:

190 ore di [servizio](#) nei 28 giorni consecutivi, distribuite più uniformemente possibile,
60 ore di servizio nei 7 giorni consecutivi

e:

900 ore di volo [block](#) nell'anno "calendario",
100 ore di volo block nei 28 giorni consecutivi.

Il rapporto Moebus ha preso a riferimento alcuni studi scientifici sulla fatica che evidenziano come i rischi di incidente aumentino con il passare dei giorni lavorativi e diminuiscano, al contrario, nei giorni seguenti a quelli di riposo.

Di conseguenza ha evidenziato che, pur non potendo scientificamente contestare i limiti imposti dalle EU OPS, il limite di 190 ore, a loro parere, basandosi sull'esperienza, sarebbe più "ragionevole" se posto a 180 ore nei 28 giorni consecutivi.

Inoltre la regola delle 60 ore nei 7 giorni consecutivi permette, in contrasto con la norma precedente, di svolgere 180 ore di servizio in 3 settimane consecutive da 60 ore cadauna, cosa che alla commissione Moebus è sembrata decisamente irragionevole oltre che in contrasto con la precedente affermazione che le 190 ore debbano essere distribuite più "uniformemente" possibile nei 28 giorni consecutivi.

How much is too much - 1

Scritto da Massimo Gismondi

A seguito delle suddette critiche è stata proposta l'introduzione di un'ulteriore limitazione di 100 ore di servizio nei 14 giorni consecutivi.

La commissione, inoltre, aggiunge che i suddetti limiti debbono essere considerati in relazione al "tipo" di servizio, differenziandoli a seconda che esso venga svolto di giorno o di notte, per tratte di corto, medio o lungo raggio, su base continuativa o meno, ecc.

A loro giudizio, infatti, tali limiti sono decisamente eccessivi per tratte di lungo raggio che attraversano più fusi orari e ne consigliano una riduzione in considerazione di tali "disruptive schedules", anche se riconoscono che tale tipo di attività è limitata prevalentemente dalla regola delle 100 ore block nei 28 giorni consecutivi.

Per ciò che riguarda, invece i limiti di ore di volo block, la commissione Moebus evidenzia che, con il limite di 100 ore nei 28 giorni consecutivi si può raggiungere il limite di 900 in 9 mesi calendariali e, quindi, se si accumula l'attività di un anno da Marzo a Dicembre e quell'anno dell'anno successivo da Gennaio a Ottobre, si possono raggiungere le 1.800 ore nei 18 mesi consecutivi, cosa che appare decisamente irragionevole.

Di conseguenza la commissione ha suggerito di modificare la regola cambiando la dizione "900 ore di volo block nell'anno calendariale", in "900 ore di volo block nei 12 mesi calendariali consecutivi".

Nella [prossima puntata](#) parleremo della seconda questione, ovvero del massimo FDP giornaliero, delle sue estensioni.

(16 gennaio 2010)