

INFO TECH n. 16/2018

Dipartimento Tecnico – 14 novembre 2018

EASA FTL- INFLIGHT REST FOR CABIN CREW

Gentili colleghi,

di recente il Dipartimento Tecnico è stato interessato da alcuni nostri membri circa un problema di normativa FTL riguardo alla regola del riposo a bordo su aeromobili non equipaggiati di posto di riposo di class 1 (i lettini per capirci), quindi riteniamo utile e necessario la pubblicazione della presente Info Tech per chiarire questo punto della normativa FTL Easa ed offrire una pratica guida sull'argomento.

Con la precedente Info Tech 15 del 19 ottobre 2018 abbiamo cercato di chiarire tutti i dubbi riguardanti l'Inflight rest per il PNT, mentre con questa edizione vogliamo approfondire lo stesso argomento relativo al PNC.

Da rimarcare che nell'iniziale studio dell'EASA in materia di riposo a bordo, l'utilizzo di posti passeggeri di classe economica per il riposo dell'equipaggio non era ne prevista ne contemplata.

Per i vari rappresentanti presso l'EASA tra cui l'ECA (a cui ANPAC appartiene) e le varie rappresentanze del Flight Crew/Cabin Crew europee era e rimane incomprensibile la logica di fare economie su un aspetto che ha impatti sulla sicurezza volo come il riposo a bordo. Mai ci si aspettava che gli operatori potessero utilizzare aeromobili senza posti di riposo di Class 1, al massimo di Class 2 per operazioni di lungo raggio nei quali, la lunghezza dell'FDP richiede un adeguato riposo dei Crew member.

Le cose sono andate diversamente ed aeromobili inizialmente configurati per voli senza estensione di FDP, sono poi stati adattati ai voli più lunghi e l'EASA si è vista costretta a rivedere l'iniziale impostazione della norma considerando anche posti di Class 3 rivedendo questa parte della normativa nel suo insieme.

---

Per ANPAC rimane inconcepibile che gli operatori possano continuare su questa strada e ci batteremo affinché nelle future configurazioni degli aa/mm di lungo raggio ci siano sempre posti di riposo di Class 1 sia per il PNT che per il PNC.

## FDP EXTENSION DUE TO IN-FLIGHT REST

Scopo della seguente trattazione è quello di fornire elementi di chiarezza applicativa sull'estensione dei limiti di FDP "due to in-flight rest" per Cabin Crew . A tale scopo riteniamo opportuno fornire alcune definizioni , che per evitare distorsioni trarremo direttamente dalle FTL EASA :

### ORO.FTL.105.Definitions

(12) Flight Duty Period :

means a period that commences when a crew member is required to report for duty, which includes a sector or a series of sectors, and finishes when the aircraft finally comes to rest and the engines are shut down, at the end of the last sector on which the crew member acts as an operating crew member

(11) Duty Period :

means a period which starts when a crew member is required by an operator to report for or to commence a duty and ends when that person is free of all duties, including post-flight duty

(19) Rest Facility :

means a bunk or seat with leg and foot support suitable for crew members' sleeping on board an aircraft

(24) Sector :

means the segment of an FDP between an aircraft first moving for the purpose of taking off until it comes to rest after landing on the designated parking position

Partendo dalla seguente tabella riguardante i limiti di FDP effettuabili dal Cabin Crew, osserviamo come essi siano funzione del numero di tratte, e del reporting time:

ORO.FTL. 205(b) — Scheduled FDP Limits:

Maximum daily FDP – Acclimatised crew members

Start of FDP at reference time	Sectors								
	1-2	3	4	5	6	7	8	9	10
06:00 – 13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00
13:30 – 13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00
14:00 – 14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00
14:30 – 14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00
15:00 – 15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00
15:30 – 15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00	9:00
16:00 – 16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00	9:00
16:30 – 16:59	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00	9:00	9:00
17:00 – 04:59	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00	9:00	9:00
05:00 – 05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00
05:15 – 05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00
05:30 – 05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00
05:45 – 05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00

Tali limiti possono essere estesi in caso di **Cabin Crew Rest Facilities** .

**ORO.FTL.205(e) — Maximum daily FDP with the use of in-flight rest:**

Cabin Crew Member:

Augmented Cabin Crew Members are permitted to be extended under the following conditions: the FDP is limited to 3 sectors

The minimum rest at destination is at least as long as the preceding duty period, or 14 hours, whichever is greater

Quindi l'estensione di FDP "due to In-Flight rest" è applicabile alle seguenti condizioni: **massimo numero di tratte effettuabili 3, minimo riposo per ciascun Cabin Crew 90 minuti.**

L'uso dell'estensione "due to in-flight rest" impatta altresì sul riposo minimo richiesto alla fine del Duty Period che dovrà essere di almeno 14 ore o, se maggiore, pari al Duty Period effettuato. I nuovi limiti di FDP conseguenti all'effettuazione del riposo sono i seguenti :

ORO.FTL.205(e)

(3) The minimum in-flight rest for each cabin crew member is :

Maximum extended FDP (hours)	Minimum in-flight rest (hours)		
	Class 1	Class 2	Class 3
Up to 14:30	1:30	1:30	1:30
14:31 – 15:00	1:45	2:00	2:20
15:01 – 15:30	2:00	2:20	2:40
15:31 – 16:00	2:15	2:40	3:00
16:01 – 16:30	2:35	3:00	Not allowed
16:31 – 17:00	3:00	3:25	
17:01 – 17:30	3:25		
17:31 – 18:00	3:50		

---

Seguendo tale tabella si ricava il riposo minimo che ogni Cabin Crew Member deve effettuare a bordo , secondo il limite di FDP con il quale si vuole operare e la classe del Crew Rest Facilities disponibile. **Naturalmente qualora il tempo di volo fosse insufficiente ad effettuare tale riposo minimo, sarà cura dell'SCCM variare i servizi commerciali onde poterlo garantire.**

Merita attenta analisi la definizione fornita da EASA per la classificazione dei posti di riposo presenti a bordo:

In-flight rest facilities in accordance with ORO.FTL.205(e)(iii) fulfil the following minimum standards:

- 'Class 1 rest facility' means a bunk or other surface that allows for a flat or near flat sleeping position. It reclines to at least 80° back angle to the vertical and is located separately from both the flight crew compartment and the passenger cabin in an area that allows the crew member to control light, and provides isolation from noise and disturbance;
- 'Class 2 rest facility' means a seat in an aircraft cabin that reclines at least 45° back angle to the vertical, has at least a pitch of 55 inches (137.5 cm), a seat width of at least 20 inches (50 cm) and provides leg and foot support. It is separated from passengers by at least a curtain to provide darkness and some sound mitigation, and is reasonably free from disturbance by passengers or crew members;
- 'Class 3 rest facility' means a seat in an aircraft cabin or flight crew compartment that reclines at least 40° from the vertical, provides leg and foot support and is separated from passengers by at least a curtain to provide darkness and some sound mitigation, and is not adjacent to any seat occupied by passengers.

I posti in classe 1 sono dunque i classici lettini presenti nel Crew bunk completamente isolati da Flight Deck e cabina passeggeri .

I posti in classe 2 oltre a dover essere adeguatamente separati dalla cabina passeggeri, onde poter garantire una adeguata protezione dalla luce ed un minimo di attenuazione dai rumori , devono essere conformi alle specifiche tecniche riguardanti il pitch e l'angolo di inclinazione.

I posti in classe 3 prevedono infine la protezione da luci e suoni , mentre le specifiche di inclinazione risultano meno stringenti ed il pitch non viene menzionato , risultando sufficiente la presenza di poggia gambe e piedi .

---

Nei casi in cui Condotta e Cabina dovessero presentare limiti di FDP diversi all'interno dello stesso Crew , **l'attività di volo risulterà ovviamente limitata all'FDP inferiore**. Tale eventualità si può verificare sia a causa della diversa classe dei Crew rest , sia a causa del fatto che i limiti di FDP per il Flight Crew sono determinati anche dal numero di augmented Flight Crews predisposti , che può essere di 1 o 2 elementi .

Ottimale sarebbe se Flight Crew e Cabin Crew del medesimo equipaggio operassero con gli stessi limiti di FDP. Per far sì che ciò avvenga sarebbe auspicabile che eventuali differenze nei tempi di presentazione tra Flight Crew e Cabin Crew fossero evitate dall'Operatore .

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: [dt@anpac.it](mailto:dt@anpac.it)