

VareseNews

Nel “cervello” di Easyjet, seguendo la danza di trecento aerei sui cieli d’Europa

Pubblicato: Martedì 11 Dicembre 2018



Sul monitor scorrono uno dopo l’altro tutti gli aerei della compagnia in servizio sui cieli d’Europa. E **tutti i voli previsti** in giornata: «Sono **millecinquecentonovantanove, oggi**» spiegano nella sede centrale di Easyjet, all’aeroporto di [London Luton](#).

Uffici e sala operativa stanno dentro a un grande hangar, ben riconoscibile – non andrebbe neppure specificato – dal colore arancione. Al secondo piano si trova il “cervello” di [Easyjet](#), quello che monitora ventiquattro ore al giorno i voli, “corregge” in corsa eventuali anomalie, tiene i contatti con gli equipaggi in tutta Europa, informa i passeggeri in tempo reale di eventuali modifiche.

Nella “war room” si fa il punto ogni mattina del programma operativo, poi dopo le 5 del mattino inizia il gran balletto dei voli. I segnalini dei velivoli – fino a poco prima fermi sulla mappa, raggruppati negli aeroporti principali in cui Easyjet ha sede – si mettono in moto e nel giro di poco il cielo digitale rappresentato sullo schermo è invaso da aerei in volo. È il corrispettivo, visto da Luton, della fase mattutina di tanti aeroporti del mondo, tra cui [Malpensa](#), con il fitto programma di partenze del mattino.

Nella sala operativa principale **l’intero programma dei voli viene monitorato da cinque team diversi**, ognuno dei quali controlla tra sessanta e settanta aerei: l’Italia – con le sue basi di Malpensa, Napoli e Venezia – + inserita nel gruppo 5, insieme agli aeroporti portoghesi di Lisbona e Porto.

Sullo schermo scorrono i codici di registrazione (quelli a cinque lettere, riportati sulla coda degli aerei) **dei singoli velivoli**: accanto compare il **programma dei voli di giornata**, che man mano cambiano colore quando l’aereo è in volo o quando il volo è stato concluso. Il colore per eccellenza dell’eccezionalità – il rosso – segnala i ritardi, consentendo agli operatori di intervenire per ridurre le conseguenze su voli successivi che lo stesso aereo dovrà garantire o per inoltrare le segnalazioni ai passeggeri, attraverso la app o una più tradizionale email.



Un altro schermo restituisce la sintesi complessiva delle prestazioni del sistema-Easyjet nell’arco della giornata, con la percentuale di voli in ritardo. In una giornata media si considera come dato mediamente positivo il 95% di partenze entro 15 minuti dall’orario previsto. «**Oggi ad esempio abbiamo problemi a Keflavik**, c’è vento molto forte» spiega l’operatore, mostrando due aerei fermi nell’aeroporto che serve l’Islanda (che, leggiamo oggi dall’isola, ha provocato ritardi [a tutte le compagnie](#)).

Sullo schermo, la lista dei trecento aerei in servizio in un giorno di metà dicembre è molto lunga: la flotta di Easyjet oggi conta 317 aeromobili, in gran parte in leasing, che sono suddivisi tra la società nel Regno Unito (161 aerei), la controllata svizzera (27) e **la nuova Easyjet Airline GmbH, costituita a Vienna nel 2017** – giocando d’anticipo – per **anticipare le conseguenze della Brexit** e garantirsi una società con certificato operativo europeo (oggi ha in carico 129 aerei).

A metà dicembre sono trecento gli aerei impegnati, a fronte di **1599 voli che saliranno a 1750 nei momenti di picco della stagione invernale**. Ancor più alto il numero di voli al picco estivo: 1944, che richiederanno l’uso di pressoché tutta la flotta. La **manutenzione ordinaria e straordinaria dei**

velicoli viene programmata accuratamente nei periodi di minor “pressione” sul sistema.



Simulazione di fumo in cabina nel *mock-up* dell’Airbus

Oltre al centro operativo che controlla l’intero sistema, oltre alla direzione che definisce le strategie della compagnia, London Luton ospita anche la **Easyjet Academy, che si occupa della formazione del personale** di cabina (1800 le assunzioni solo nel 2018) e dell’aggiornamento successivo, anche man mano che entrano in servizio i nuovi aeromobili, ognuno dei quali richiede una certificazione non solo per i piloti, ma agli assistenti di volo (tra i più recenti ci sono [gli Airbus 321 neo](#)). All’interno della Academy l’addestramento-base richiede tre settimane di corso, che comprende anche le **simulazioni di emergenza**, attuate attraverso alcuni ***mock-up* che riproducono l’interno dell’aereo**, con tanto di portelloni da azionare e scivoli d’emergenza.



Usciti dalla Academy, gli assistenti di volo rimarranno comunque sempre in contatto con Luton: non solo perché molti hanno qui la base da cui partono ogni giorno, ma perché alla sala operativa arrivano ogni giorno centinaia di comunicazioni dagli aerei che si muovono per i cieli d’Europa. La maggior parte sono banalissimi: «Abbiamo esaurito il cibo a bordo, richiediamo rifornimento» scrivono da un aereo atterrato a Madrid. A Luton parte l’ordine, perché il carrello di bevande e snack sia rifornito per tempo. Pare scontato, ma è anche su questi dettagli – messi insieme – che si basa la puntualità e affidabilità di una compagnia.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it