

Se le nuove regole di impiego dei piloti proposte da EASA (*European Aviation Safety Agency*) verranno adottate, ci ritroveremo ad avere ai comandi di un aereo uomini le cui capacità fisiche e mentali saranno paragonabili a quelle di chi ha tracannato cinque lattine di birra.

L'affermazione, che è contenuta in un rapporto recentemente presentato ai parlamentari inglesi dalla BALPA (*British Air Line Pilot Association*), può sembrare provocatoria, ma si basa su uno studio, denominato SAFE, condotto dalla *Civil Aviation Authority* (CAA), che è la massima autorità inglese in materia di aviazione civile.

Secondo quanto dichiarato da Rob Hunter, responsabile della sicurezza del volo in seno alla BALPA, lo studio dimostra che l'alcool e la stanchezza hanno un impatto del tutto analogo sulle prestazioni psico-fisiche dei piloti. "Il governo -ha affermato Hunter- non può da una parte sostenere che pilotare sotto l'effetto dell'alcool è pericoloso, e lasciare dall'altra parte passare senza reagire una regolamentazione sulle *Flight Time Limitations* (FTL) che permetterebbe ai piloti di volare in condizioni simili a quelle determinate dall'assunzione di una dose di alcool quattro volte superiore a quella consentita".

In Inghilterra il problema è particolarmente sentito, perché i piloti inglesi hanno finora goduto di normative nazionali più conservative di quelle contenute nella cosiddetta [subpart Q](#) del Regolamento EASA, adottati negli altri paesi europei. Normale quindi che siano particolarmente agguerriti nei confronti di una armonizzazione europea che è peggiorativa non solo dei limiti adesso in vigore nel Regno Unito, ma anche di quelli fino ad ora applicati nel resto d'Europa.

In particolare, il comandante Mark Searle, presidente di BALPA, sottolinea il fatto che l'EASA, dopo aver commissionato una ricerca scientifica i cui risultati evidenziavano i rischi degli attuali limiti di volo e ne raccomandavano una sostanziale riduzione, si stia muovendo poi in direzione diametralmente opposta senza fornire alcuna altra ragione che "l'impatto economico negativo" delle soluzioni proposte.

Si riferisce, oltre al nuovo rapporto della CAA, anche al famoso [rapporto Moebus](#), commissionato dalla stessa EASA più di due anni fa, le cui evidenze scientifiche sembrano trovare poco spazio nel processo di definizione delle future *Flight Time Limitations*.

Nel frattempo gli USA, che da sempre sono all'avanguardia in materia di aviazione e non trascurano certo il lato economico della faccenda, stanno percorrendo una strada diametralmente opposta, e la *Federal Aviation Administration* è impegnata in un contenzioso abbastanza duro con le lobby delle compagnie aeree che oltreoceano, come del resto da noi, sono fermamente contrarie ad ogni ipotesi di riduzione degli orari di lavoro dei piloti.

Ubriachi o stanchi?

Scritto da Pietro Pallini

Il motivo? Lo ha chiaramente enunciato la *Air Transport Association*, associazione che riunisce le principali compagnie statunitensi: le nuove regole di impiego dei piloti costerebbero alle compagnie circa due miliardi di dollari in più all'anno... cifra peraltro contestata dalla FAA.

(21 ottobre 2011)