

Aspettando un incidente

Scritto da Pietro Pallini

L'incidente di Guantanamo Bay, [recentemente trattato](#) da Antonio Chialastri nelle pagine di Manuale di Volo, è solo il primo di una lunga serie di eventi nei quali, secondo gli investigatori, la fatica e la stanchezza, anche senza essere fattori primari, hanno tuttavia giocato un ruolo rilevante.

A farlo notare è ECA (*European Cockpit Association*, che rappresenta 38.000 piloti europei) del sito www.dead-tired.eu, dove oltre all'incidente in questione ne sono elencati molti altri.

Da quello capitato ad Halifax a un B-747 nel 2004, a quello, sempre un B-747, che a Stoccolma ha visto protagonista un equipaggio Cathay Airways in servizio, alle 3:30 di notte, da quasi 20 ore. E poi il Colgan Air del 2009, a Buffalo, negli USA; oppure il disastro di [Mangalore](#), del quale anche MdV si è ampiamente occupato. Insomma... le evidenze scientifiche degli effetti negativi della fatica degli equipaggi sulla sicurezza del volo non mancano.

E sono suffragate anche da numerosi studi portati avanti, al di là delle risultanze pure e semplici delle inchieste sugli incidenti, da medici e studiosi specializzati. Paradossalmente, molti di questi studi, tra cui il famoso "Rapporto Moebus" sono stati commissionati proprio dall'Unione Europea la quale, come afferma senza mezzi termini ECA, è dunque in possesso di numerose evidenze scientifiche sui pericoli legati all'indiscriminato uso delle risorse umane.

Eppure, queste evidenze scientifiche non trovano riscontro nelle ultime proposte EU sulle nuove limitazioni di tempi di volo (FTL) per i piloti e gli assistenti di volo, proprio oggi rese pubbliche dall'EASA (*European Aviation Safety Agency*). "Più che alle esigenze di sicurezza, le nuove norme sembrano infatti porre attenzione agli interessi commerciali delle compagnie aeree" avverte Nico Voorbach (pilota di linea e presidente di ECA).

Che prosegue: "La proposta di EASA trascura inequivocabili evidenze scientifiche, e renderà legale il fatto di pilotare un aereo ed atterrare dopo essere stati svegli per più di 22 ore. La nuova proposta di regolamentazione permetterà, inoltre di effettuare fino a 12 ore di volo notturno quando gli scienziati hanno individuato un limite a 10 ore; di ignorare restrizioni nella programmazione dei voli che possano potenzialmente provocare seri disturbi del ciclo di riposo, come la sequenza di partenze consecutive all'alba; di impiegare per molti giorni gli equipaggi come riserve, con orario di fine servizio indefinito, senza avere la possibilità di pianificare correttamente il loro riposo."

EASA sembra dimenticare che la sua proposta permetterà carichi di lavoro che vedranno volare piloti "pericolosamente stanchi" (sono sempre parole di Voorbach) con l'aggravante, evidenziata anche da Antonio Chialastri nei suoi articoli, che la fatica operativa, oltre a inficiare le capacità di giudizio e l'abilità dei membri d'equipaggio nel reagire rapidamente a situazioni critiche, impedisce anche la semplice presa di coscienza delle proprie condizioni di stanchezza,

Aspettando un incidente

Scritto da Pietro Pallini

innescando con ciò un processo devastante in termini di sicurezza del volo.

In poche e brutali parole, EASA e la Commissione Europea stanno approntando un testo che “soccorre” le esigenze commerciali delle compagnie, ma che fallisce nel garantire la protezione dei passeggeri: nella sua forma attuale la proposta comprometterà la sicurezza del volo ed avrà delle conseguenze significative per i passeggeri europei.

“I piloti europei -assicura Voorbach- in qualità di professionisti e garanti della sicurezza hanno il dovere di non operare quando sono stanchi, e sarà loro responsabilità rifiutare turni di volo che non siano sicuri.”.

Parole sante, ma noi ci domandiamo quanto questo rifiuto sarà davvero applicabile in una realtà che vede affermarsi sempre di più il modello del contratto di lavoro a tempo determinato. Quanti piloti, sapendo di mettere a rischio il rinnovo del loro contratto, saranno davvero disposti a rifiutare un turno di volo troppo pesante?

O dobbiamo aspettare un incidente perché l'Unione Europea si svegli e realizzi che le sue regole sono inadeguate?

(2 ottobre 2012)