

## PILOTI CARGO (USA) DISCRIMINATI

In ogni Paese, e l'Unione Europea non fa eccezione, sono stati emessi voluminosi documenti per spiegare cosa si deve intendere con il termine di "fatigue" ; anche la IATA in associazione con l'IFALPA, l'associazione internazionale dei piloti linea, ha provveduto a dare alle stampe un volume di 150 pagine dal titolo "*Fatigue Risk Management System*". Nella prefazione di quest'ultimo viene detto che "*nella seconda metà del ventesimo secolo sono venute accumulandosi prove scientifiche che dimostrano come nella stanchezza, oltre all'aspetto delle turnazioni, altre cause entrano in gioco, e ciò è particolarmente vero nei lavori che implicano operazioni 24 ore su 24, sette giorni su sette.*" Una precisazione rassicurante come d'altra parte lo è il fatto di far ricorso a modelli matematici per fissare i turni di riposo degli equipaggi; si sono inoltre coniatati termini innovativi quali ad esempio "acclimatato"; si prende in esame e si monitorizza il *circadian body clock cycle*.....ma poi, incredibilmente, dopo tanti studi e tanta teoria si lasciano intatte pericolose sacche di rischio latente allorché si scende nel dettaglio delle turnazioni dei piloti che portano un aereo carico di pallets, rispetto a piloti che nella loro cabina trasportano invece passeggeri. Una decisione discriminatoria e inaccettabile quasi a voler significare che la vita umana assuma valori di tutela differenti a secondo della tipologia del servizio che si sta svolgendo.

La riflessione di cui sopra potrebbe essere posta sotto altra forma: dalla mole di studi e ricerche è forse scaturita la scoperta che la necessità fisiologica di riposare è differente a secondo se si è un pilota di una compagnia aerea cargo statunitense o europea? A tale conclusione non si può non pervenire analizzando le differenze vigenti fra legislazione Usa rispetto, ad esempio, a quella in vigore in Europa.

Fra poche settimane, il quattordici agosto, ricorre il secondo anniversario dell'incidente all'Airbus UPS occorso sull'aeroporto di Birmingham in Alabama nel quale entrambi i piloti hanno perso la vita. Si trattava, come è facile intuire, di un volo tutto-cargo, precipitato durante la fase di avvicinamento il 14 agosto 2013.

E' importante ricordare questo incidente in quanto le indagini svolte hanno messo in luce che l'equipaggio era stanco dei turni cui dovevano sottoporsi, e durante le investigazioni un collega del comandante del volo ha riportato una frase che, ripresa dal rapporto investigativo, è rimasta impressa come parole su una lapide: '*Non posso andare avanti così fino a che non vado in pensione, perché (questo lavoro) mi sta uccidendo*'. (1)

Dispiace annotare come in questo caso quella che in gergo viene chiamata la "blood safety rule" non sia stata implementata. Nell'ambiente viene così chiamata la regola in base alla quale su un certo aspetto della sicurezza-volo non vi sarà alcun *improvement* fino a che non avviene un incidente mortale.

### 2.4.1.1 Fatigue Evaluation

Interviews with pilots who knew the captain revealed that he was concerned about his schedules over recent years and that he had told them that the schedules were “killing” him and becoming more difficult. Staff reviewed the captain’s schedules for the 60 days before the accident flight to determine if his schedules would result in chronic fatigue (Lasseter 2009, 10-15). Although the captain flew 6 days in a row on his previous three trip pairings, he generally was off duty for 7 or more days between trips, including just before the accident pairing, allowing for adequate time to recover from any sleep debt he may have acquired while on duty. *(Tratto dalla pagina 67 del rapporto NTSB/AAR-14/02)*

La storia dell’incidente all’Airbus della UPS è strettamente correlata all’argomento della *pilot fatigue*.

Il 21 dicembre 2011 la FAA aveva finalmente varato le nuove regole per le ore di volo e di servizio dei piloti delle linee aeree statunitensi le quali senza dubbio segnavano un notevole passo avanti rispetto alla vecchia normativa. Ciascun pilota poteva contare su 30 ore consecutive libere dal servizio su base settimanale, nuovi limiti di ore, alla firma del piano di volo il pilota deve pure attestare e firmare che egli si ritiene idoneo ad entrare in servizio, con obbligo da parte dell’aerolinea di provvedere all’immediata sostituzione di chi dovesse dichiarare di non sentirsi in condizioni di volare. Ma il punto che doveva sollevare polemiche a non finire è che i destinatari delle nuove norme erano (e rimangono tuttora) i piloti commerciali di servizi passeggeri scheduled o charter. **Rimanevano cioè esclusi i piloti delle compagnie merci.** Ai vettori aerei venivano dati due anni di tempo per adeguarsi alla nuova normativa; in pratica le nuove regole sono entrate in vigore a partire dal 2014.

Dal momento che alla base della nuova regolamentazione vi era la necessità di assicurare che chi entrava nel cockpit avesse avuto un appropriato riposo atto a svolgere il volo nelle migliori condizioni fisiche, sinceramente non si capisce in base a quale logica i piloti dei voli tutto-merci dovevano rimanere esclusi dalla nuova normativa. Anche se la spinta iniziale al varo di nuove norme venne sull’onda emotiva di un incidente passeggeri (Colgan Air, Febbraio 2009) gli studi, ricerche e analisi che seguirono avrebbero dovuto comprendere tutti i piloti di compagnie aeree indipendentemente dal fatto se essi sono al comando di un aereo che trasporta passeggeri o merci.

Quando avvenne l’incidente all’Airbus della UPS, ma soprattutto a settembre del 2014 quando uscì il rapporto e furono rese note le esternazioni del capitano sui turni di lavoro, la polemica si infiammò ancor di più. Nel febbraio del 2015 la CBS ha mandato in onda un servizio dal titolo *“Why are cargo pilots excluded from the new rest rules?”* In quella stessa occasione venne reso noto che la rete televisiva era entrata in possesso di documenti che dimostravano come la decisione di escludere dalla nuova normativa i piloti dei servizi merci dipendeva dal fatto che una tale scelta sarebbe costata settemila posti di lavoro e circa 13.6 miliardi di dollari di costi (2). La fonte di tale conteggio sarebbe l’OIRA (Office of Information and Regulatory Affairs) una *budget agency* vicina alla Casa Bianca.

Pochi giorni prima dell’incidente Ups, il 6 luglio 2013, a San Francisco un Boeing 777 della Asiana proveniente da Seoul si schiantava sulla pista provocando la morte di tre passeggeri, ed anche per quell’incidente il rapporto preciserà: *“Il capitano ha commesso diversi errori che possono essere attribuiti, almeno in parte, alla stanchezza.* (3) Paradossalmente però commentando la stanchezza relativa a questo incidente l’NTSB prende atto che *“it would be very difficult, if not*

*impossible, to completely eliminate flight crew fatigue in the operation of all long-distance transmeridian flights. However, it is possible for an airline to collect data on pilot fatigue during line operations and make small adjustments in scheduling and other factors to maximize pilot rest and minimize the occurrence of fatigue during high-workload safety-critical phases of flight.” (4)*

Come si vede, quindi la “fatigue” non distingue fra equipaggi cargo o passeggeri, ma almeno i piloti statunitensi di servizi passeggeri hanno avuto la loro riforma, meta ancora lontana per chi lavora nel cargo e courier. In queste condizioni non desta sorpresa che dal 1990 sono occorsi 14 incidenti a velivoli cargo statunitensi nei quali la stanchezza è sempre presente come fattore contributivo.

Per chi comunque volesse trovare un lato rassicurante (si fa per dire) in questa incredibile vicenda dei turni per piloti cargo Usa, vi è il punto 17 delle conclusioni del rapporto investigativo il quale avverte che sarebbe bastato che il primo ufficiale avesse detto di non farcela al momento di accettare l’incarico e in pratica non vi sarebbero stati problemi di sorta:

*“The first officer did not adhere to the UPS fatigue policy; she could have called in fatigued for the accident flight if she were not fit for duty and been immediately removed from duty until she felt fit to fly again. “ (5)*

(1) Pagina 99 del rapporto investigativo NTSB/AAR-14/02. Il rapporto è incluso nel database di [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com) sotto il corrispondente incidente.

(2) Servizio CBS del 24 febbraio 2015 “Investigation: why are cargo pilots excluded from new rest rules?”

(3) Rapporto NTSB AAR 14-01, pagina 86

(4) come sopra, pagina 87

(5) Pagina 88 del rapporto di cui sopra; Capitolo 3 “Conclusioni”