

## IL NODO ETA' DEI PILOTI

La questione è piuttosto controversa e a dir poco spinosa: se è vero che le capacità cognitive umane probabilmente non sono più quelle di prima allorché si raggiungono i 60 anni, ci sono ancora piloti perfettamente capaci e affidabili a quella età. Se a questo particolare si aggiunge il problema della carenza di piloti nel settore e il fatto che le operazioni dei piloti commerciali sono molto più automatizzate di un tempo, è facile capire perché non poche nazioni ed operatori del settore spingano per un innalzamento del limite di età. Ed è proprio di questi giorni la notizia che l'Amministrazione nazionale dell'aviazione civile argentina (ANAC) ha annunciato la risoluzione 516/2024, che modifica il Regolamento dell'aviazione civile argentina (RAAC) per eliminare i limiti di età dei piloti commerciali. Come spiegato dall'ANAC, la modifica *“aumenterà il limite di età per il titolare di una licenza di pilota per esercitare i suoi poteri in operazioni di trasporto aereo commerciale su voli nazionali e internazionali”*. L'Argentina era uno dei tanti Paesi che aveva implementato le restrizioni di età a partire dal 2010 in conformità con le raccomandazioni dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), la quale consiglia un limite massimo di età di 60 anni per i piloti “singoli” e di 65 per i piloti in operazioni commerciali con un secondo collega (più giovane) al suo fianco. La stessa regola vige anche in Italia. (1)

L'ANAC ha aggiunto che la sua decisione si è basata sui miglioramenti della tecnologia medica e sulla domanda delle compagnie aeree e di altre parti interessate del settore, affermando che,

*“Con i progressi della medicina in generale e la necessità di avere piloti per soddisfare la crescente domanda del mercato aeronautico, è necessario rivalutare il limite di età in cui i titolari di licenza di pilota possono esercitare le loro funzioni”*.

Ovviamente, per mantenere la licenza di pilotaggio sarà ancora necessario ottemperare a condizioni rigorose, tra cui il superamento delle valutazioni mediche e gli esami psico-attitudinali delle compagnie aeree. Quasi tutte le autorità di regolamentazione dell'aviazione mantengono un'età massima per i piloti commerciali basata sulle raccomandazioni dell'ICAO. Ad esempio, la Federal Aviation Administration (FAA) richiede il pensionamento obbligatorio dei piloti della *Parte 121* all'età di 65 anni (2), anche se possono continuare a volare per una compagnia aerea che non rientra nel comparto 121. E' comunque indubitabile come da più parti venga richiesto di innalzare l'età pensionabile, soprattutto alla luce della carenza di piloti, dei progressi della medicina e del fatto che la vita media si è notevolmente allungata.

Alla conferenza dell'ICAO sulla navigazione aerea tenutasi la scorsa estate, uno dei punti all'ordine del giorno era l'idea di innalzare l'età pensionabile dei piloti a livello mondiale. Negli Stati Uniti la discussione è attualmente in corso: a febbraio il Congresso aveva respinto una proposta di innalzamento dell'età pensionabile da 65 a 67 anni (con l'accordo anche della FAA), ma i tentativi di introdurre cambiamenti proseguono tuttora. Recentemente, un gruppo di senatori statunitensi ha esortato il governo a sostenere gli sforzi internazionali in corso per aumentare l'età pensionabile dei piloti, affermando che *“il pubblico americano merita i piloti più qualificati ed esperti quando viaggia”*.

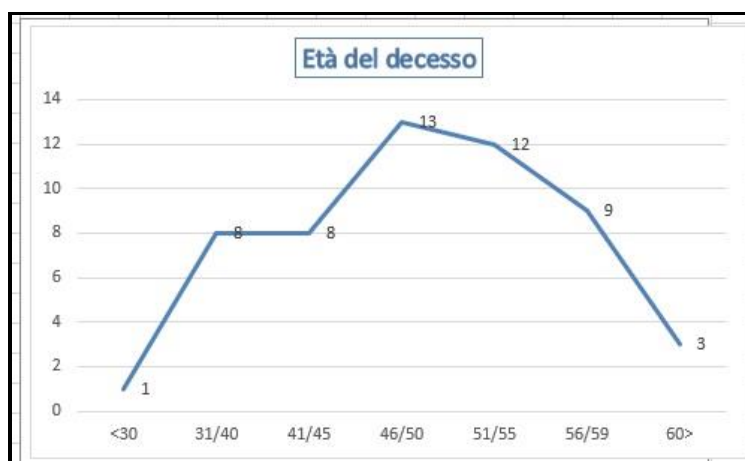
Sull'argomento vi sono, anche fra gli stessi piloti, due precise linee di pensiero: c'è chi fa presente che dal momento che i piloti fanno i controlli di linea e al simulatore una volta all'anno, che ogni sei mesi si sottopongono al controllo medico nonché ad elettrocardiogramma, non si ravvede il motivo per cui chi è in buona salute fisica e mentale non possa estendere la sua età lavorativa.

Ma c'è al contrario chi sostiene che dopo i 60 anni, sia pur tenendo conto dell'esperienza maturata, non si è più gli stessi. Si può essere a posto su base giornaliera, ma l'irregolarità nel riposo notturno, i turni di volo, il jet lag, (3) la stanchezza, e magari il dover fronteggiare una situazione di emergenza, sono tutti fattori secondo i quali un pilota dopo 60 o anche 65 anni, non può avere la freschezza e la capacità cognitiva di reagire efficacemente in un'emergenza come avrebbe fatto in altra età.

Riguardo ai problemi di salute dei piloti vorremmo ricordare che il nostro sito (4) è il solo che pubblica anche gli eventi che vedono uno dei due piloti morire ai comandi del velivolo. Ebbene le statistiche da noi elaborate mostrano che l'età più critica è compresa nel *range* fra i 46 e 55 anni di età. Anche nel corso del 2024 sono occorsi ben due casi di decessi ai comandi di velivoli di linea.

Il primo è avvenuto il 17 giugno a bordo di un volo della compagnia egiziana in servizio fra Cairo e Taif. L'aereo, un Airbus 320 è stato portato a terra dal secondo ufficiale che ha dirottato sullo scalo di Jeddah. Il secondo caso è avvenuto l'8 ottobre a bordo di un Airbus 350 della THY in servizio fra Seattle e Istanbul. Il volo è stato dirottato sul Kennedy. In entrambi i casi il decesso è avvenuto a bordo e a nulla è valso l'immediato dirottamento su scali più vicini.

Siamo in grado di mostrarvi un diagramma che mostra le età più critiche nelle quali sono avvenuti i decessi in servizio.



Chi lo sa? Il dilemma sull'età potrebbe fare da spunto a chi nell'industria aerea spinge affinché nel cockpit al posto dei piloti trovi posto un robot.....

- (1) Enac, Regolamentazione Tecnica In Materia Di Rilascio e Rinnovo di Licenze di Pilotaggio. Art.3
- (2) I vettori aerei autorizzati a operare con un certificato Part 121 sono generalmente grandi compagnie aeree con sede negli Stati Uniti, vettori aerei regionali e tutti gli operatori cargo.
- (3) Il jet lag è un'alterazione del ritmo sonno-veglia che si manifesta quando si viaggia attraversando diversi fusi orari.
- (4) Il sito è ovviamente il [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

*Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)*

✓	NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	02/01/2024
✓	NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	03/01/2024
✓	NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	04/01/2024
✓	NL 04/24	Nuovi guai per il 737	06/01/2024
✓	NL 05/24	737: una serie problematica	09/01/2024
✓	NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14/01/2024
✓	NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23/01/2024
✓	NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19/02/2024
✓	NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19/02/2024
✓	NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23/02/2024
✓	NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26/02/2024
✓	NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	09/03/2024
✓	NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23/03/2024
✓	NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20/04/2024
✓	NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21/04/2024
✓	NL 16/24	Una investigazione da manuale	29/04/2024
✓	NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	02/05/2024
✓	NL 18/24	La compagnia più sicura	05/05/2024
✓	NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16/05/2024
✓	NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21/05/2024
✓	NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21/05/2024
✓	NL 22/24	Ustica e Israele	30/05/2024
✓	NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	02/06/2024
✓	NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10/06/2024
✓	NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11/06/2024
✓	NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12/06/2024
✓	NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15/06/2024
✓	NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26/06/2024
✓	NL 29/24	Morire nel cockpit	27/06/2024
✓	NL 30/24	Ogni 28 giugno	28/06/2024
✓	NL 31/24	Volo Itavia 897	29/06/2024
✓	NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	02/07/2024
✓	NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10/07/2024
✓	NL 34/24	La reputazione di Boeing	13/07/2024
✓	NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19/07/2024
✓	NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	22/07/2024
✓	NL 37/24	Ancora una compagnia Nepalese	25/07/2024
✓	NL 38/24	Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27/07/2024
✓	NL 39/24	ACARS: Una telescrivente a bordo	03/08/2024
✓	NL 40/24	ATR72 precipita in Brasile	10/08/2024
✓	NL 41/24	Gli anni delle carrette del cielo	22/08/2024
✓	NL 42/24	Batterie al litio e sicurezza volo	06/09/2024
✓	NL 43/24	Asia a rischio per i pontefici	10/09/2024
✓	NL 44/24	Fumi tossici a bordo dell'A380	11/09/2024
✓	NL 45/24	Torniamo sulle batterie al litio	20/09/2024
✓	NL 46/24	Tre punti da ponderare su MH370	22/09/2024
✓	NL 47/24	Quello scontro sul cielo di Nettuno	29/09/2024
✓	NL 48/24	Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30/09/2024
✓	NL 49/24	La Porta del cockpit	03/10/2024
✓	NL 50/24	Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04/10/2024
✓	NL 51/24	Componenti non conformi per il Boeing 787	06/10/2024
✓	NL 52/24	Altro capitano morto in volo	10/10/2024
✓	NL 53/24	La localizzazione di velivoli incidentati	10/10/2024
✓	NL 54/24	Bird strike sempre in agguato	18/10/2024
✓	NL 55/24	Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18/10/2024
✓	NL 56/24	L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20/10/2024
✓	NL 57/24	Attuali criticità della sicurezza volo	27/10/2024
✓	NL 58/24	Rischio catastrofe causa fumi tossici	28/10/2024
✓	NL 59/24	Fuel Dumping nel Tirreno	11/11/2024
✓	NL 60/24	Attrezzo manutenzione dimenticato nel motore	16/11/2024
✓	NL 61/24	Problemi ai motori Pratt & Whitney	24/11/2024
✓	NL 62/24	Incidente al 737 di DHL	25/11/2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie  
[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)