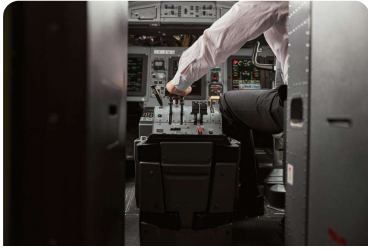


Vliegen we straks met één piloot in de cockpit?



Een tekort aan piloten doet luchtvaartmaatschappijen dromen van minder personeel in de cockpit. Maar niet iedereen ziet dat zitten. ‘De psychologische obstakels zijn groter dan de technische.’

‘Krankzinnig’, ‘gokken met de veiligheid’, waarover ‘geen compromis’ gesloten kan worden. Tijdens een persmoment in Montreal haalden de vertegenwoordigers van de belangrijkste pilotenorganisaties begin deze maand zwaar uit naar luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigbouwers die in de toekomst vluchten willen uitvoeren met maar één piloot in de cockpit. Nieuwe (AI-)technologie kan ‘de vaardigheden en ervaring van minstens twee piloten aan het stuur’ niet vervangen, zei Jack Netskar, de voorzitter van de internationale pilotenfederatie Ifalpa, die wereldwijd zo’n 110.000 piloten vertegenwoordigt.

De alarmkreet komt er op een moment dat zowel regulatoren als vliegtuigbouwers onderzoeken of vluchten veilig uitgevoerd kunnen worden met minder piloten. Onder meer de Hongkongse luchtvaartmaatschappij Cathay Pacific werkt samen met de Europese constructeur Airbus om A350-toestellen voor langeafstandsvluchten verder te automatiseren, zodat tijdens het grootste deel van de vlucht – de zogenoemde cruise fase – nog maar één piloot in de cockpit vereist is.

De discussie is niet nieuw. Door de technologische vooruitgang daalde de afgelopen decennia het aantal bemanningsleden in de cockpit – zo werd de navigator vervangen door een gps – maar een wereldwijd tekort aan piloten zet de discussie nu weer op scherp. Tijdens de coronacrisis zijn meer dan tienduizend piloten vertrokken of ontslagen, becijferde de Amerikaanse experte Helene Becker, en nu de luchtvaart zich herstelt van de pandemie, hebben maatschappijen alle moeite om genoeg piloten aan te trekken.

Tegen 2025 kunnen er tot 34.000 piloten te kort zijn, voorspelde het advieskantoor Oliver Wyman. Southwest Airlines moet nu al dagelijks tot 45 van de 700 toestellen aan de grond houden, omdat de Amerikaanse lagekostenmaatschappij niet genoeg piloten heeft, zei ceo Bob Jordan onlangs.

Gemoedsrust

Vooraf op langeafstandsvluchten zien de maatschappijen mogelijkheden om te besparen, legt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA) uit. ‘Piloten mogen niet langer dan tien uur aan een stuk vliegen. Bij vluchten naar Azië of de Amerikaanse westkust, bijvoorbeeld, moeten altijd minstens drie piloten aan boord zijn, zodat er twee in de cockpit aan het werk kunnen zijn terwijl de derde rust.’ Maar zo raakt hun aantal vliegers (900 à 1.000 per jaar) snel op, en kunnen ze niet meer ingezet worden.

En dus dromen luchtvaartmaatschappijen ervan om op die langeafstandsvluchten één van de drie piloten te schrappen om die elders te kunnen inzetten – én te besparen op loonkosten. Opstijgen en landen zou nog altijd met twee in de cockpit gebeuren, maar eenmaal op kruissnelheid kan technologie een van de twee piloten vervangen, zodat die kan rusten.

Technisch gezien kan een vliegtuig al grotendeels autonoom vliegen, zegt Dewulf. ‘Maar er spelen ook andere factoren mee. Zullen de reizigers zich veilig voelen? Wat als die ene piloot in slaap valt? Dat er nu twee paar ogen aanwezig zijn, geeft ook de reizigers gemoedsrust.’ Of, zoals een vertegenwoordiger van Boeing vorig jaar opmerkte tijdens een conferentie in Bangkok: ‘De psychologische obstakels zijn waarschijnlijk moeilijker te overwinnen dan de technische.’

Ook pilotenbonden, die banenverlies merken en hun onderhandelingspositie uitgehold zien, waarschuwen dat de veiligheid op het spel wordt gezet. ‘Er kunnen een miljoen dingen fout gaan, en we kunnen een miljoen voorbeelden geven waarom het niet fout ging vanwege de twee piloten’, zei Netskar in Montreal. ‘AI heeft geen context, AI heeft geen ervaring’, klonk het.

Vanaf 2027?

Maar dat houdt regulatoren niet tegen om de piste voort te onderzoeken. Op vraag van onder meer de EU buigt de internationale luchtvaartorganisatie ICAO – die de mondiale normen bepaalt – zich over ‘operaties met één piloot’. Die moeten bewijzen even veilig te zijn als operatie met twee piloten.

Ook het Europese veiligheidsagentschap EASA overweegt om al vanaf 2027 toe te laten dat tijdens delen van de vlucht maar één piloot in de cockpit zit. Bij dat voorstel zouden beperkingen horen – piloten met medische aandoeningen of een gebrek aan ervaring zouden worden uitgesloten, zei Andrea Boiardi van het EASA vorig jaar nog tegen *Reuters*. Maar de hele vlucht met één piloot is vóór 2030 ‘absoluut niet realistisch’, voegde hij eraan toe.

[Korneel Delbeke](#)