

E il gatto diventò ghio...

Scritto da Pietro Pallini

La pura e semplice aderenza formale a regolamenti e limitazioni non sempre è sufficiente a garantire quegli ampi margini di sicurezza che l'industria del trasporto aereo ha sempre storicamente cercato di assicurare a se stessa, ai suoi equipaggi e, *last but not least*, ai suoi passeggeri.

Tanto per restare in argomento, quando si parla di volo notturno spingersi ai limiti presenta una serie di rischi che le associazioni professionali dei piloti hanno sempre compreso con chiarezza. E infatti, fino a qualche anno fa, i contratti aziendali erano nettamente più conservativi delle norme statali, perché il concetto che si era riusciti a far passare era quello della difficoltà, in caso di partenza in tarda serata, di assicurarsi un efficace riposo durante il giorno che precede il volo.

Le nuove, stringenti necessità finanziarie di tante compagnie (soprattutto quelle emergenti, ma non solo quelle) hanno progressivamente ristretto, fino quasi ad annullarlo, il margine di contrattazione, col risultato che oggi quasi tutte le compagnie operano al limite massimo ammesso dalle regolamentazioni.

L'incidente di Buffalo, dove la stanchezza dell'equipaggio ha giocato un ruolo determinante, ha spinto le autorità americane a tornare a tenere in considerazione anche questo problema, soprattutto nel caso di compagnie che, operando su molte basi (come la Colgan Air, coinvolta appunto nell'incidente di Buffalo, ma anche Air India Express), costringono i loro equipaggi anche a voli di posizionamento che, sebbene condotti in qualità di passeggeri, sono passibili comunque di perturbare il ritmo sonno-veglia, con evidenti ricadute sulle prestazioni psico-fisiche dei piloti.

Nel caso specifico, c'è da notare inoltre che il comandante del volo IX 812 era quello che si definisce un *expat*, cioè un pilota occidentale assunto per far fronte alla crescente domanda dei paesi aeronauticamente in via di sviluppo. Quello degli *expat* è un problema che in India, all'indomani dell'incidente di Mangalore, ha suscitato vibranti polemiche, e non soltanto legate alla differenza di stipendio tra gli "occidentali" e i loro colleghi indiani, quasi sempre copiloti.

L'impiego di questa tipologia di piloti (prevalentemente comandanti) prevede generalmente una turnazione molto concentrata su tre o quattro settimane, seguita da un periodo libero di una quindicina di giorni dei quali, molto spesso, l'*expat* approfitta per rientrare a casa. Il comandante del nostro volo (serbo, con cittadinanza inglese) era appunto reduce da uno di questi periodi *off-duty*

, ed è quindi più che lecito chiedersi se anche l'esposizione al *jet-lag*

derivante dallo spostamento tra l'India e l'Europa e viceversa non abbia contribuito alla genesi dell'incidente.

E il gatto diventò ghiro...

Scritto da Pietro Pallini

C'è poi da segnalare una preoccupante deriva alla quale, con tutta probabilità, l'introduzione del famoso “ [sonnellino del gatto](#) ” ha contribuito. Come [abbiamo già fatto notare](#) , la nuova regolamentazione, pur supportata da studi della NASA, ha indotto tante compagnie a programmare con regolarità turni molto pesanti con la scusa che “tanto c'è la possibilità di dormire”. Se questo, da un punto di vista imprenditoriale può essere, se non condiviso, almeno capito, non si possono tuttavia ignorare le ricadute psicologiche, sugli equipaggi, di questa nuova regolamentazione.

E' inutile nascondersi dietro a un dito: anche quando era vietato accadeva che qualcuno, con la complicità del suo collega, chiudesse gli occhi per qualche minuto. Ma se fino a pochi anni fa addormentarsi ai comandi era un reato, oggi questa possibilità rientra nelle regole, e i pochi minuti di sonno clandestino tendono a diventare, in certe situazioni, delle vere e proprie “dormite”.

Agghiacciante a questo proposito la testimonianza, su un forum di discussione professionale, di un pilota impiegato da una compagnia orientale: “Troppe volte, quando attraverso l'Oceano Indiano di notte, volo da solo ...chi è con me in cockpit si addormenta regolarmente alla retrazione del carrello e si sveglia dopo un paio d'ore chiedendomi *Are you ok? May I close my eyes for a while?* ... e si riaddormenta fino all'inizio della discesa...”

Vi ricorda niente? Inutile dire che l'eventuale denuncia ufficiale di una simile situazione avrebbe come unico effetto il mancato rinnovo del contratto (generalmente a tempo determinato) del troppo zelante pilota... reo in fin dei conti di avere una concezione troppo professionale della propria professione.

Ma si sa: la sicurezza ha un costo, e questo costo non sempre è conciliabile con le esigenze finanziarie delle compagnie aeree.

(14 maggio 2011)