

Che fai, dormi?

Scritto da Pietro Pallini

Un paio di incidenti, e un paio di considerazioni che ancora una volta riportano l'accento (e scusatemi se vi sembro monotono) sul tema della fatica operativa, delle normative e, quel che più conta, della sicurezza del volo. Cominciamo dal più recente, il volo HZ-457.

E' la notte del 27 gennaio di quest'anno, e un equipaggio composto da due membri (comandante e copilota) è in rotta da Hurghada a Amsterdam: una delle tante tratte vacanziera che la compagnia legata al gruppo Air France-KLM copre con uno dei suoi 32 Boeing B-737 Next Gen.

Tutte macchine nuove (una sola ha più di dieci anni di vita), come ci si può aspettare da una compagnia che ha sempre attuato una saggia politica di *turn-over* della sua flotta, e perfettamente efficienti, visto che per la manutenzione Transavia si appoggia ovviamente a due *major* come Air France e KLM. Anche sul fronte dell'addestramento degli equipaggi Transavia gode di buona reputazione e tra le compagnie dedicate essenzialmente a voli low-cost e charter è considerata tra le più affidabili.

L'avvicendamento, di per sé, non pare particolarmente gravoso, con un totale di ore di volo, tra andata e ritorno, di dieci ore e mezza, inframezzate da un transito di un'ora sullo scalo egiziano: partenza da Amsterdam intorno alle otto di sera, e rientro in Olanda verso l'una e mezza di notte, e dunque in orari che non intaccano il cosiddetto [WOCL](#), la finestra di tempo nella quale gli studi specialistici hanno dimostrato un notevole decadimento delle prestazioni.

Nonostante questo, un impiego di questo genere presenta delle insidie, legate essenzialmente alla difficoltà di godere durante le ore diurne che precedono il volo di un adeguato riposo... e infatti è proprio la stanchezza che si è fatta sentire. E si è fatta sentire in un momento particolarmente delicato, e cioè quando il comandante, che come tutti ha le sue necessità fisiologiche, abbandona il suo posto per andare alla toilette.

Il copilota, rimasto solo in cockpit dietro la famosa porta blindata post-2001, cade addormentato e non risponde alle chiamate del comandante che vorrebbe rientrare in cockpit. Per fortuna, per casi del genere, è prevista l'attuazione di una procedura che, tramite l'inserimento di un codice segreto, consente di azionare il meccanismo di apertura dall'esterno e il comandante riesce dopo pochi minuti di ovvia suspense a rientrare in cabina di pilotaggio, risvegliando il suo secondo.

Tutto bene quello che finisce bene, dunque, ma facendo mostra di una notevole professionalità i due hanno deciso di autodenunciarsi, compilando un Air Safety Report che la compagnia ha inoltrato alle autorità competenti, in questo caso l'ente di sicurezza del volo olandese, l'impronunciabile Onderzoeksraad, che ha ovviamente aperto un'inchiesta classificando l'evento come *serious incident*.

Che fai, dormi?

Scritto da Pietro Pallini

C'è da aspettarsi che le risultanze di questa inchiesta vengano tenute nel debito conto anche da EASA, che proprio in questi mesi è alle prese con la stesura dei nuovi [regolamenti sull'impiego degli equipaggi](#). E si spera che vengano prese in considerazione anche le risultanze di una analoga indagine portata avanti, dall'altra parte del mondo, dalla *Civil Aviation Authority* della Nuova Zelanda.

Anche in questo caso (novembre 2011) un pilota si è addormentato ai comandi, stavolta su un volo Air New Zealand tra Londra e Los Angeles (destinazione finale Auckland, in Nuova Zelanda), e anche in questo caso c'è stata autodenuncia. Tra le cause dell'evento, il pilota coinvolto ha citato la difficoltà incontrata durante il riposo pre-volo, originata da un cattivo funzionamento del condizionatore d'aria dell'albergo, con l'aggravante del *jet-lag*, che tra Londra e Auckland pesa per ben 11 ore.

In questo caso, come in quello capitato al Transavia HV-457, le regolamentazioni sugli impieghi degli equipaggi erano state rispettate, il che dimostra però che attenersi rigidamente a tabelle compilate a tavolino, e che per giunta non tengono conto degli studi specifici di settore sulla fatica e sul sonno, può portare a episodi che è eufemistico definire "spiacevoli". C'è dunque materia di riflessione, e di riflessione pesante, per i legislatori europei.

La buona notizia, per i piloti e per chi a loro affida la propria vita, è che le due compagnie hanno annunciato che non prenderanno provvedimenti di carattere disciplinare nei confronti dei soggetti coinvolti nei due eventi, dimostrando così un buon senso e un'attenzione alla sicurezza che gli enti regolatori europei sembrano aver dimenticato.

(6 marzo 2013)