Mentre al di là dell'Atlantico continua il cammino di [revisione delle regole d'impiego dei piloti](#) verso limiti (FTL) più rispettosi della sicurezza del volo, in Inghilterra uno studio condotto da un gruppo di ricerca dello University College of London rivela una realtà a dir poco preoccupante.

Il team di ricerca, guidato dal professor Andrew Steptoe, ha inviato un questionario anonimo ai piloti di linea inglesi, ottenendo 492 risposte, di cui i 2/3 da comandanti.

Il 45% degli intervistati afferma di essere sottoposto a una fatica "significativa", e quattro piloti su dieci hanno dichiarato di essere costretti a superare i limiti attualmente previsti almeno due volte al mese, per fare fronte alla crescente domanda. Il quadro che ne emerge non è dunque dei più confortanti, visto che almeno un pilota su cinque ammette di rendersi conto, in media una volta a settimana, che le proprie prestazioni professionali non sono quanto di meglio ci si potrebbe aspettare... ancora una volta a causa della fatica operativa.

Ciliegina sulla torta, proprio mentre gli esiti di questa ricerca venivano resi noti dal BALPA (*British Airline Pilots Association*), la BBC ha mandato in onda un'intervista a un pilota che, protetto dall'anonimato, ha raccontato di essersi addormentato ai comandi. L'episodio, verosimilmente verificatosi in un volo di lungo raggio, è accaduto durante il cosiddetto *cat napping* del co-pilota.

Questo "sonnellino del gatto" è una procedura introdotta, con non poche resistenze da parte degli equipaggi di volo, ormai già da diversi anni, e si basa su una ricerca a suo tempo portata avanti dalla NASA sugli astronauti. Secondo i risultati di questa ricerca, il pilota che nei momenti di scarso carico di lavoro chiude gli occhi per un sonnellino della durata massima di 45 minuti (ivi compreso il periodo di assopimento e il successivo risveglio) gode di un buon recupero di energie fisiche e mentali senza che la capacità di tornare ai suoi compiti in tempo relativamente breve sia compromessa. Un periodo di sonno più lungo, viceversa, comporterebbe l'entrata nella fase "di sonno profondo", annullando di fatto i benefici del pisolino e rendendo problematico un pronto risveglio.

Il grosso problema legato a questa pratica è rappresentato dalla necessità di creare in cabina di pilotaggio un ambiente adatto al sonno: luci smorzate, rumori ridotti al minimo, chiamate da parte degli assistenti di volo bandite, salvo ovviamente casi urgenti... peccato che in queste condizioni anche il pilota che dovrebbe restare sveglio si trovi nella situazione ideale per cadere a sua volta addormentato. Ed è appunto quello che è capitato al comandante che si è "confessato" davanti alle telecamere della BBC.

Episodi del genere sono più comuni di quanto si creda, e la materia è di scottante attualità perché, a differenza di quello che succede in America, da noi la *European Aviation Safety Agency* e i legislatori della

Le fatiche d'Europa

Scritto da Pietro Pallini

Comunità Europea stanno spingendo per un aumento dei tempi di servizio e di volo degli equipaggi e per una contrazione dei tempi di riposo.

In Inghilterra poi il problema è ancora più sentito, perché i piloti inglesi (insieme a quelli spagnoli) hanno finora goduto di normative nazionali più conservative di quelle contenute nella cosiddetta [subpart Q](#) del Regolamento EASA, adottati negli altri paesi europei. Normale quindi che vedano di cattivo occhio una armonizzazione europea che è peggiorativa non solo dei limiti adesso in vigore nel Regno Unito, ma anche di quelli fino ad ora applicati nel resto d'Europa.

In particolare, desta perplessità il fatto che l'EASA, dopo aver commissionato una ricerca scientifica i cui risultati sottolineavano i rischi degli attuali limiti di volo e ne raccomandavano una sostanziale riduzione, si stia muovendo poi in direzione diametralmente opposta senza fornire alcuna altra ragione che "l'impatto economico negativo" delle soluzioni proposte.

Gli USA, che da sempre sono all'avanguardia in materia di aviazione e non trascurano certo il lato economico della faccenda, una strada simile l'hanno già sperimentata e stanno ora facendo retromarcia. Per convincere anche i più scettici, ci sono voluti diversi incidenti e svariate decine di morti.

E' un prezzo che saremo costretti a pagare anche in Europa?

(19 aprile 2011)