

Si chiama *Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation*, ma tutti lo conoscono con l'acronimo LASER, e in parole povere consiste in un raggio di luce opportunamente manipolato per esaltarne direzionalità e luminosità: le applicazioni di questa tecnologia sono oggi come oggi infinite.

Si va dalle lucine rosse che fanno impazzire i gatti alla distruzione di un obiettivo militare, passando per i generatori e i lettori di codice a barre, le sale operatorie, il taglio e l'incisione dei metalli e la trasmissione di dati. La differenza tra queste applicazioni è ovviamente funzione della potenza e della lunghezza d'onda del raggio luminoso, della sua concentrazione, e dell'adozione di tecniche come il Mode Locking o il Q-switching.

Il problema, aeronauticamente parlando, è che in questi ultimi anni la tecnologia ha consentito l'immissione sul mercato di puntatori laser di notevole potenza a prezzi sempre più bassi. E che un nutrito gruppo di idioti sparsi in giro per il mondo, probabilmente cresciuti alla scuola dei dementi che si divertivano a scagliare massi dai cavalcavia delle autostrade, non trova niente di meglio da fare che passare le serate a puntare questi "giocattolini" verso gli aerei.

E' vero che la vendita di puntatori laser portatili di potenza pari o superiore alla classe III (quelli che emanano luce azzurra, verde e viola) è, sia in Europa che negli USA, regolamentata da ormai una quindicina di anni, ma è altrettanto vero che, soprattutto in internet, è relativamente facile procurarsi ad un prezzo ragionevole dispositivi ufficialmente classificati in una categoria inferiore.

Abbiamo parlato di "luce verde" perché secondo gli ultimi dati resi noti dalla FAA americana è proprio questo genere di puntatori (classe IIIb) ad essere maggiormente usato. Nel 2015 appena trascorso il fenomeno è "esploso", e solo negli Stati Uniti si sono contati quasi 7000 episodi (200 al giorno, in media), segnando un raddoppio netto delle segnalazioni annuali nel precedente decennio. E nel 2016 si è avuta anche la prima "vittima" illustre: è di questi giorni la segnalazione di un evento occorso all'aereo dell'Alitalia che, a Città del Messico, aveva a bordo niente meno che papa Francesco.

Le virgolette sono d'obbligo, perché in realtà, benché il fenomeno sia emerso almeno 15 anni fa, fino ad ora nessun incidente aereo è stato direttamente o indirettamente attribuito all'abbagliamento da laser. Si riportano tuttavia numerosi di casi in cui, oltre al momentaneo abbagliamento, si sono registrati anche danni, talora permanenti, alla retina del malcapitato pilota coinvolto.

Fin dalle prime manifestazioni di questa nuova insidia le autorità aeronautiche hanno preso sul serio il problema, e nell'impossibilità di intervenire direttamente sulla sua origine (cosa che spetta ovviamente ad altre autorità) hanno elaborato linee guida tendenti a minimizzare gli effetti negativi dell'esposizione alla luce laser.

Intanto, e come prima difesa, evitare di guardare direttamente la sorgente luminosa, magari nella speranza di individuare il punto esatto dal quale proviene. Non è facile “non guardare” una luce molto intensa che entra improvvisamente nel vostro campo visivo, perché si tratta di una reazione istintiva, ma a meno che il puntatore non sia esattamente perpendicolare al piano del parabrezza (cosa abbastanza improbabile in un aereo, anche durante le manovre di atterraggio e decollo) la struttura stratificata del parabrezza fornisce una sorta di protezione, sia pure minima.

E poi, visto che molto spesso la sorgente è posizionata lateralmente rispetto alle traiettorie di avvicinamento o allontanamento, evitare di attirare l'attenzione dell'altro pilota, che rischierebbe di restare anche lui abbagliato, fare il massimo uso degli automatismi e soprattutto riferire subito all'ente col quale si è in contatto l'accaduto... e questo serve a mettere sull'avviso tutti gli altri colleghi in volo nella stessa zona.

Insomma: se vedi un lampo verde, non guardarlo direttamente, non farlo guardare ad altri, cerca di far volare l'aereo e avverti subito tutti.

Poi, naturalmente, c'è da capire l'entità dei danni fisici eventualmente subiti, e stabilire il corso delle successive azioni, ma questo è un altro discorso...

*(17 febbraio 2016)*