

## Il terzo "scoop"

Scritto da Pietro Pallini

---

Decisamente densa di avvenimenti a sfondo aeronautico, la settimana scorsa. Anche se occorre dire che le tre notizie rimbalzate da prime pagine e schermi televisivi non costituiscono, agli occhi di chi di aviazione si occupa con serietà, dei veri "scoop".

Non è per esempio uno scoop, anche se certamente degno di nota, il fatto che un pilota su tre (in Europa) abbia dichiarato di essere almeno una volta nella sua carriera stato [vittima di un colpo di sonno](#) mentre era ai comandi del suo aereo.

Noi di Manuale di Volo abbiamo più volte posto l'accento sulla problematica dei turni di lavoro troppo pesanti, e anche negli ultimi tempi ci siamo tornati sopra, soprattutto per gettare l'allarme a proposito delle nuove norme (le famose [FTL](#)) che stanno per essere varate in sede europea.

Se dovessero essere approvate, i tempi di servizio e di volo si allungherebbero ulteriormente, con evidenti ripercussioni sulla sicurezza dei voli, ed a affermarlo non ci siamo solo noi, ma anche la maggior parte degli studiosi specializzati nel ramo.

Tuttavia è bene che se ne continui a parlare, e che la situazione venga chiaramente portata a conoscenza di chi su quegli aerei pilotati da equipaggi sovraccarichi di lavoro ci dovrà poi salire.

Così come è bene che si continui a parlare della buona abitudine di mantenere sempre le cinture allacciate quando si è seduti al proprio posto durante il volo. Se tale precauzione (oggetto di una specifica raccomandazione all'inizio di ogni volo) fosse stata osservata, l'improvvisa turbolenza che ha colpito l'ormai famoso [volo Avana-Milano](#) non avrebbe provocato 66 feriti, e al posto dello "scoop" a otto colonne avremmo avuto solo qualche trafiletto sperduto nelle pagine interne.

Il terzo "scoop" poi, lungi dall'essere uno scoop, non è nemmeno una notizia degna di tale nome, e mi riferisco alla vicenda, così è stata definita da molti titoloni, del "passeggero-che-fa-atterrare-l'aereo-dopo-che-il-pilota-si-è-sentito-male".

Non è una notizia perché è chiaramente falsa: il passeggero, che poi non era un semplice passeggero ma un pilota di linea presente casualmente a bordo, si è solo offerto di dare una mano al suo collega trovatosi solo ai comandi dopo che l'altro pilota era stato colpito da un malore.

In realtà è stato, come è logico, il pilota titolare del volo a portare a terra il suo aereo, cosa che è perfettamente addestrato a fare anche senza nessun aiuto. Si chiama *crew incapacitation* ed è normalmente oggetto di addestramento iniziale e riaddestramento periodico al simulatore di volo, dove addirittura la si sperimenta anche in circostanze critiche, come ad esempio l'avaria di un motore durante la fase di decollo.

## Il terzo "scoop"

Scritto da Pietro Pallini

---

Poi è ovvio che, ritrovandosi solo ai comandi e sapendo che a bordo c'è un pilota, un aiuto lo si accetti volentieri. Quattro occhi vedono sempre meglio di due, e avere accanto qualcuno che, pur non conoscendo il tipo di aereo, è comunque in grado di gestire le comunicazioni radio (e quelle sono le stesse su tutti gli aerei di linea) fa sempre comodo.

Si chiama "ottimizzare le risorse a disposizione", e lungi dall'essere una notizia degna di occupare le prime pagine dei giornali, è semplicemente quello che ogni buon pilota è chiamato a fare nel quotidiano esercizio della sua professione.

*(28 novembre 2012)*