

II - E' della fine d'agosto un articolo del più diffuso settimanale di affari canadese che si chiede cosa mai stia accadendo nelle cabine di pilotaggio: stiamo parlando del Maclean's, e del suo articolo [Cockpit crisis](#) .

Secondo il settimanale, le statistiche della IATA mostrano come negli ultimi 5 anni si sono avuti 50 incidenti per perdita di controllo, quasi tutti fatali. Secondo una statistica della Boeing, 20 incidenti correlati al loss of control negli ultimi dieci anni hanno causato 1.850 morti, superando del doppio i casi di [CFIT](#) , cioè gli incidenti dovuti a voli controllati contro il terreno, uno dei principali problemi posti alla sicurezza del volo finora.

Il fenomeno emergente è che piloti ben addestrati e molto professionali falliscono sia nel riconoscere le situazioni di perdita di controllo sia nella corretta gestione dell'emergenza. Gli incidenti simbolo di questi casi sono quelli della Colgan di febbraio 2009 a Buffalo, della Turkish ad Amsterdam sempre a febbraio 2009, e della Air France a giugno 2009, per un totale di quasi trecento morti.

Uno dei problemi rilevati nelle analisi degli incidenti è che i moderni aerei in condizioni di anormalità bombardano i piloti con una miriade d'avvisi, come emerge anche dall'incidente dell'Airbus 380 della Qantas a Singapore nel novembre 2010, per fortuna risoltosi senza danni alle persone. In quel caso l'equipaggio dovette fronteggiare più di 54 avvisi (in gran parte incoerenti o non urgenti) e fu costretto ad escluderli, riuscendoci anche grazie al fatto che, per ragioni addestrative, in cabina di pilotaggio c'era un altro equipaggio completo.

La risposta dei costruttori degli automatismi sembra bizzarra: aumentare l'automazione. La Collins per esempio (uno dei maggiori costruttori di avionica nel mondo), all'ultimo salone dell'aerospazio di Parigi le Burget, avrebbe proposto una sorta di pulsante anti-panico che, una volta schiacciato, lascia ai computer il compito di rimettere in condizioni di volo l'aereo (viene da chiedersi come farebbe nel caso che tutte le sonde della velocità andassero in avaria come su AF-447).

La ALPA (*Air Line Pilots Association*) suggerisce un più semplice adeguamento dei programmi di addestramento degli equipaggi ad affrontare simili situazioni. Boeing e Airbus in collaborazione con le principali aerolinee hanno recentemente rivisto i programmi di addestramento al simulatore per le condizioni di [stallo](#) .

Rimane da dire che l'esperienza diretta in volo non può essere facilmente simulata neanche con le tecnologie più raffinate, fatta eccezione per i piloti militari, se non a patto di sostenere costi che oggi sono ritenuti inaccettabili per le compagnie aeree.

II - (*fine*)

## Loss of Control - II

Scritto da Franco Di Antonio

---

Leggi la [prima](#) parte

*(5 ottobre 2011)*