

Le numerose metodologie di studio della fatica e dei suoi effetti, se da un lato hanno scarsa applicabilità nella quotidiana realtà operativa dei piloti, hanno tuttavia fornito un grosso contributo alla conoscenza del fenomeno.

Grazie a tutti gli studi effettuati in tal senso, si è potuto infatti appurare che i principali effetti della fatica possono essere così riassunti:

- Riduzione delle capacità decisionali;
- Riduzione delle capacità di risoluzione dei problemi;
- Riduzione della capacità di concentrazione;
- Mancanza d'iniziativa;
- Canalizzazione dell'attenzione;
- Fissazione;
- Indebolimento della memoria di breve durata;
- Aumento della soglia del rischio accettabile;
- Aumento della disponibilità ad accettare prestazioni inferiori;
- Riduzione delle capacità di pilotaggio;
- Incremento dei tempi di reazione;
- Colpi di sonno.

Una volta determinati quali sono i rischi della stanchezza, come riconoscerla e cosa fare per limitare gli effetti negativi sulla sicurezza del volo?

Rosekind e Schwartz, due dei principali ricercatori del progetto NASA dedicato allo studio della fatica operativa, misero in luce che gli individui raramente riescono a percepire quanto siano stanchi. Anche il comandante Rich Rubin, portavoce di 9500 piloti della compagnia aerea American Airlines e membro del Comitato Nazionale per la Sicurezza dei trasporti statunitensi, durante l'audizione del 3 agosto 1999 della sottocommissione del trasporto aereo -il cui ordine del giorno era proprio la fatica nelle operazioni di volo- dichiarava, in una memoria scritta, che tale fenomeno era particolarmente insidioso, poiché un pilota stanco poteva non percepire il grado d'abbassamento delle proprie capacità e, al contrario, ritenersi in buona forma.

D'altra parte, la fatica operativa, come evidenziato precedentemente, altera le capacità di giudizio e quindi, è logico, che un individuo stanco abbia difficoltà nel giudicare obiettivamente la propria condizione; al contrario, con la manifestazione di determinati sintomi, un pilota, se opportunamente addestrato, potrebbe intuire, con una certa facilità, quando il collega inizi ad essere stanco e, quindi, di concerto, attuare le giuste contromisure.

I principali sintomi che, in aviazione, possono indurre un pilota a ritenere che il collega sia

affaticato sono i seguenti:

- Non rispondere a qualche comunicazione radio;
- Bruciore o affaticamento agli occhi;
- Difficoltà di concentrazione;
- Ripetere più volte dei semplici conti;
- Dimenticare cosa ci si apprestava a fare;
- Essere annoiato;
- Azionare un interruttore errato;
- Manifestare la tendenza a “fissarsi” su un solo elemento;
- Commettere un errore grossolano;
- Percepire demotivazione o eccessivo pessimismo;
- Prendere decisioni in tempi eccessivamente lunghi;
- Omettere specifici controlli e/o azioni;
- Richiedere, in poco tempo, più di un caffè.

Ma esistono dei modi per limitare gli effetti nocivi della fatica sulle prestazioni? Innanzi tutto, è opportuno conoscere in generale quali sono le cause, gli ambiti e le possibili contromisure da adottare quando si avverte la stanchezza in volo.

Dal punto di vista della prevenzione, occorre riposare bene prima di un impiego che si reputa pesante, prediligendo ambienti isolati termicamente ed acusticamente, areati liberi da interferenze elettro-magnetiche e concedendosi un adeguato numero di ore di sonno.

Se non vi è stata possibilità di riposare in modo ottimale, ma in ogni caso sufficiente ad andare in volo, alcune misure possono aiutare, tra le quali:

- Dichiarare il proprio stato non ottimale all'altro pilota;
- Applicare il [*pilot napping*](#), (tradotto: la “pennichella” del pilota) cioè una procedura prevista dalla normativa internazionale in cui si possono chiudere gli occhi, di concerto con l'altro pilota, nelle fasi di crociera a basso carico di lavoro e per un arco di tempo non superiore a quindici minuti.
 - Delegare, per quanto possibile, alcuni compiti all'altro pilota, evitando di volare “da soli”,ottimizzando il lavoro di squadra;
 - Pianificare le operazioni che devono essere effettuate con largo anticipo, coinvolgendo tutte le risorse disponibili a bordo.
 - Eseguire tutte le operazioni più lentamente e per tempo, evitando così di rincorrere gli eventi.

Gestire la fatica

Scritto da Antonio Chialastri

(28 agosto 2012)