

Secondo recenti studi, la prima causa di incidente nell'aviazione mondiale non è più il [Control](#)
[ed Flight Into Terrain](#)

, ma il

Loss of Control

: la perdita cioè dei riferimenti basilari di controllo della macchina, arrivando allo stallo, a inclinazioni eccessive, a superamenti delle velocità massime.

La delega del controllo della traiettoria agli automatismi di bordo ha in effetti allentato la capacità di tornare ad un pilotaggio basilare che prescinderebbe dalle ridondanze sistemiche e dalle innumerevoli protezioni che software via via più complessi hanno messo a protezione del cosiddetto "involuppo di volo", nell'intento, almeno teorico, di impedire alla macchina di superare i propri limiti aerodinamici.

E' in quest'ottica che l'FAA (l'ente USA che si occupa delle normative aeronautiche) ha recentemente emesso una serie di raccomandazioni sull'allenamento al pilotaggio basilare.

In effetti, per molti piloti delle ultime generazioni, l'addestramento si è focalizzato sull'interazione uomo-macchina, piuttosto che sul controllo parallelo della traiettoria tra pilota e automatismi di bordo.

È molto difficile controllare un auto-pilota che è asservito ai computer di bordo come FMS, GNS, etc., poiché bisogna aver perfettamente chiaro quali saranno le mosse che il computer effettuerà durante l'avvicinamento, per intervenire ed eventualmente assumere il controllo dell'aereo, sganciando gli automatismi; si sente spesso, a fronte di una deviazione dalla traiettoria prevista: "il computer si è sbagliato".

Forse dobbiamo tornare a concentrarci su alcuni concetti basilari come quello della totale responsabilità del Comandante come titolare della traiettoria. In questo caso, è ovvio che ci possiamo avvalere dell'ausilio degli automatismi e in molti casi è opportuno delegare all'autopilota alcune funzioni di navigazione, anche per ridurre il carico di lavoro. Però, non dobbiamo mai dimenticarci che in ultima analisi le contestazioni da parte dell'Autorità non verranno fatte all'autopilota, ma a chi lo gestiva.

Come se non bastasse, negli ultimi contratti collettivi firmati dalle associazioni professionali, si può leggere tra le righe che l'addestramento ha minor valore del volo di linea. Si è preferito premiare la quantità alla qualità. Si produce solo se si trasportano passeggeri, non se si formano o addestrano equipaggi ad operare secondo i dettami professionali.

Si percepisce così l'addestramento, elemento vitale della nostra vita lavorativa, come un item da smarcare piuttosto che un momento di riflessione su aspetti che la routine, fortunatamente, non presenta spesso. Proprio perché la nostra conoscenza non è mai teorica, ma è sempre pragmatica, cioè applicativa, ogni nozione mancante, o non capita bene, può avere delle

Pilota vs Autopilota

Scritto da Antonio Chialastri

conseguenze serie sul volo. Magari non ora.

Soprattutto, dobbiamo valorizzare proprio ciò che gli automatismi non possono simulare. Un autopilota può mantenere quota, rotta, velocità e portare l'aereo meglio di un pilota, ma non può prendere decisioni in un ambiente complesso in rapida evoluzione.

L'addestramento che facciamo, sostanzialmente, è un allenamento a prendere decisioni complesse, non certo quello di portare l'aereo. Per quello il volo di linea fornisce opportunità a dismisura.

(29 agosto 2010)