Air-Accidents.com

SI TORNA A PARLARE DI UN SOLO PILOTA

Si è vero, pochi decenni orsono le cabine di pilotaggio ospitavano ben più dei due piloti cui siamo oggi abituati. Vi erano anche i flight engineer, gli operatori radio e navigatori figure oggi scomparse. Ma basta questo esempio per scommettere che il numero dei presenti in cabina potrebbe ancora ridursi? Dopotutto quei ruoli prevedevano mansioni specifiche e distinte: una situazione ben differente rispetto a quella dei due piloti i quali si assistono nel condividere compiti e mansioni. Anche nel campo del controllo del traffico aereo, le torri di controllo da posizione remota vengono accettate senza obiezioni. (1) Tutto sembra dirigersi verso una ineluttabile conclusione.

Era il settembre del 2010, quindi ben 16 anni orsono, quando Michael O'Leary pronunciò una delle sue abituali provocazioni: "Perché due piloti? Ne basta uno". Evitiamo di elencarvi commenti e reazioni che la proposta di O'Leary suscitò allora fra gli addetti ai lavori. Eppure…dobbiamo dire che anche su quell'argomento il ceo di Ryanair aveva visto giusto o, per meglio dire, era stato un facile profeta di come si stava evolvendo l'avionica e il dibattito sul numero delle persone necessarie nel cockpit.

Nel settembre 2010 ancora non avevamo visto taxi senza conducente che giravano per le città statunitensi. Oggi, i taxi automatizzati di aziende come Waymo sono una realtà diffusa nelle città statunitensi e non solo; l'evoluzione è stata resa possibile grazie ai sensori e all'ormai onnipresente "IA" grazie ai quali questi taxi consentono di rispettare la segnaletica, evitare i pedoni, affrontare gli incroci e interagire con veicoli guidati da persone in carne ed ossa. Non solo, a dimostrazione che l'argomento non era affatto un tabù dobbiamo ricordare il progetto EASA "Extended Minimum Crew Operations-Single Pilot Operations" (eMCO-SiPO) il quale si concentra appunto sulle operazioni con pilota singolo (SiPO) e nell'introdurre il quale l'EASA così si esprime:

"Sebbene le operazioni con pilota singolo siano considerate una novità nel trasporto aereo commerciale, esse sono prassi comune in altri ambiti dell'aviazione, come l'aviazione generale e il settore militare. Il rapporto fornisce una panoramica delle tipologie di aeromobili coinvolti, della formazione, degli aspetti di certificazione, nonché degli standard e delle normative vigenti; vengono inoltre illustrate le considerazioni relative alla sicurezza di tali operazioni…. I risultati scientifici del presente studio possono costituire dati di fatto certi in tale dibattito, riducendo così le speculazioni nell'analisi dell'impatto delle operazioni con equipaggio composto da un solo pilota. Ciò favorirà una discussione equilibrata che metta a confronto, da un lato, i progressi tecnologici e l'efficienza operativa di tali operazioni e, dall'altro, il mantenimento di standard di sicurezza operativa senza compromessi."

Il progetto dell'EASA è nato da una proposta avanzata nel 2021 da Airbus e Dassault, volta a valutare la fattibilità di operazioni con un solo pilota durante la fase di crociera del volo. Un consorzio guidato dal Netherlands Aerospace Centre è stato incaricato di esaminare le possibili problematiche di sicurezza legate ai fattori umani. (2)

Sinceramente non possiamo esimerci dal ricordare come già oggi (e da parecchi anni ormai) i piloti automatici sono una dotazione standard delle cabine di pilotaggio; grazie ad essi da decenni gli equipaggi affidano al "cervello" avionico del velivolo la gestione di gran parte delle fasi e delle attività di ogni volo. I sistemi di atterraggio automatico ("autoland") in grado di far atterrare un moderno aereo di linea in maniera totalmente automatica sono anch'essi oggi ampiamente utilizzati. E allora per sapere se veramente un solo pilota potrebbe essere sufficiente, la domanda da porsi è oggi la seguente: **è una questione di tecnologia ancora imprecisa o è piuttosto il timore di perdere passeggeri?** I sondaggi rivelano che la maggior parte delle persone è tutt'altro che convinta all'idea di affidare la propria sicurezza a bordo di un velivolo a un singolo pilota. Non dobbiamo dimenticare che i casi in cui un pilota diventa improvvisamente "incapacitated" sono assai frequenti nei cieli del mondo.

Quest'ultimo aspetto è tenuto ben presente nel documento EASA cui sopra abbiamo accennato e non è quindi casuale se la proposta di far guidare l'aereo da un solo pilota viene accompagnata da quattro scenari:

1. *-Single pilot operations with no changes to current aircraft;*
2. *-One pilot on board with onboard personnel as a back-up pilot;*
3. *-One pilot on board with automation replacing the second pilot;*
4. *-One pilot on board with a ground operator replacing the second pilot.*

E per ognuna di essa vengono forniti i necessari dettagli che dimostrerebbero quale sia il *backup* disponibile se qualcosa dovesse andar storto all'unico essere umano presente nel cockpit.

Ma il problema che si cela dietro a questa ricorrente proposta di far volare gli aerei con un solo pilota potrebbe essere un altro: il settore aereo analizza da sempre con molta attenzione la propria struttura dei costi e sta attualmente cercando di capire come poter reclutare un numero sufficiente di piloti a lungo termine. La grave carenza di equipaggi di volo è emersa alla ripresa delle attività post-pandemia e considerando l'attuale portafoglio ordini di quasi 16.000 aerei di linea fra Airbus e Boeing, sono in molti a chiedersi da dove arriveranno i piloti di domani.

Appare evidente che le cabine di pilotaggio con un solo pilota non possono garantire lo stesso livello di sicurezza di quelle con due ma non dimentichiamo che dopotutto, l'intelligenza artificiale non soffre la stanchezza, non si lascia distrarre da conversazioni superflue, non perde la calma e soprattutto non è improvvisamente colta da malore. (3)

Tuttavia, è nostra personale opinione, che non si eviterà l'avanzamento della tecnologia e dell'IA nelle cabine di pilotaggio limitandosi a elencare i fattori negativi: quando in chiusura degli anni ottanta qualche compagnia aerea iniziò a tagliare la figura del tecnico di volo, in Italia l'Associazione Tecnici di Volo, fece circolare un interessante documento *(vedi copertina che segue)* nel quale si metteva in evidenza a cosa si andava incontro se quella figura professionale fosse stata soppressa: "*le innovazioni tecnologiche non sono in grado di poter sostituire il Tecnico di Volo senza che venga compromessa la sicurezza, obiettivo principale di un vettore aereo, perché non hanno alcuna incidenza su molti fattori a rischio quali: l'aumento del traffico aereo, le problematiche del controllo aereo, problemi dei voli notturni e/o dei fusi orari, problemi meteo con previsioni inadeguate, turbolenza, formazioni di ghiaccio, wind shear, la più larga autonomia dei più grandi e moderni jet di linea…*"

Ebbene, oggi nessun aereo -widebody o meno- ha il tecnico di volo a bordo.

E puntualmente anche oggi i rappresentanti dei piloti pur riconoscendo che la tecnologia sta progredendo rapidamente, sostengono che siamo ancora ben lontani da quando un aereo potrà volare con un solo pilota e citano numerosi incidenti in cui la presenza di due – o più – persone in cabina di pilotaggio si è rivelata fondamentale per evitare un disastro. L'esempio più ricorrente che viene ricordato è, naturalmente, il "Miracolo sull'Hudson" del 2009, quando il comandante Chesley Sullenberger e il primo ufficiale Jeff Skiles "lavorarono come una squadra" per effettuare un ammaraggio di emergenza con il loro Airbus A320 – gravemente danneggiato – nelle acque trafficate del fiume tra Manhattan e il New Jersey, riuscendo a far evacuare in sicurezza tutti i 155 passeggeri e membri dell'equipaggio.

Ma non ci meraviglieremmo se a fronte di questo esempio qualcuno contrapponesse quanto accaduto il 24 marzo 2015 al volo Germanwings 9525….. (4)

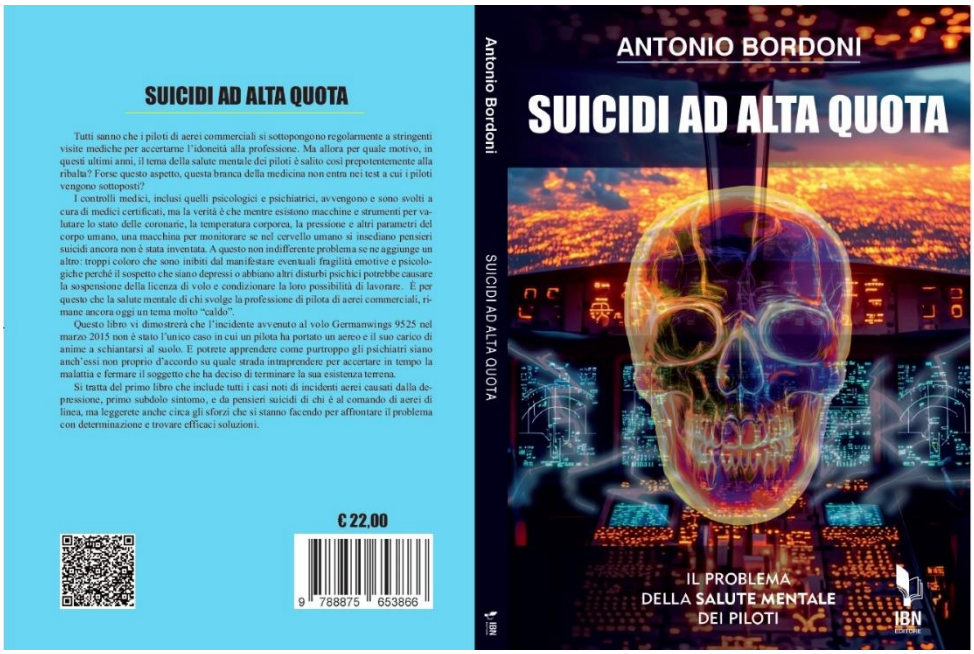
1) https://www.air-accidents.com/nlet/nl-75-2025.pdf "Un timore si aggira nei cieli"
2) EASA 2022.C17 "eMCO SiPO - Extended Minimum Crew Operations-Single Pilot Operations"
3) In realtà a fronte di questa precisazione c'è chi potrebbe giustamente obiettare che anche i computer di bordo in qualche occasione sono andati in tilt. Vedi per tutti esempio del volo Qantas 72.
4) Il volo in questione è quello soprannominato del "caso Lubitz" ovvero di un A320 (Barcellona-Dusseldorf) fatto schiantare dal copilota rimasto solo in cabina di pilotaggio, incidente che ha provocato la morte di tutti i 150 occupanti a bordo.

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026
✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it



info@ibneditore.it