

CI STANNO RIPROVANDO: UN SOLO PILOTA NEL COCKPIT

Era il settembre del 2010, quindi ben 12 anni orsono, quando Michael O'Leary se ne uscì con 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 il pilotaggio dei velivoli.



L'idea, una volta adottata, ridurrebbe i costi del volo, oltre ad aiutare le compagnie aeree a far fronte alla carenza di personale di volo. Tuttavia, non sono pochi coloro che ritengono sconcertante mettere la vita di centinaia di persone nelle mani di un solo individuo. Eppure è di questi giorni la notizia che una quarantina di nazioni tra le quali troviamo Germania, Gran Bretagna e Nuova Zelanda, hanno chiesto all'ICAO l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di aviazione civile, di aprire un dossier sull'argomento. Sull'argomento non poteva mancare l'intervento dell'Agenzia dell'Unione Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) la quale è in stretto contatto con i costruttori di aerei per determinare come la tecnologia potrebbe aiutare a far funzionare gli aerei commerciali con un solo pilota a bordo. L'agenzia stima che l'inizio di un tale innovativo progetto potrebbe concretizzarsi entro l'anno 2027.

Alla Qantas forse memori di quanto accaduto al loro volo 32 che riuscì a essere riportato a terra senza vittime grazie al fatto che per puro caso su quell'A380 era presente un equipaggio rimforzato (1) hanno fatto subito sapere tramite Tony Lucas, capitano di A330 della Qantas e presidente dell'Australian and International Pilots Association, che non sono d'accordo su questo progetto. Ovviamente quello che si teme è che un solo pilota in cabina di pilotaggio possa essere sopraffatto da un'emergenza e abbia bisogno di aiuto supplementare. Da ricordare che vi sono stati non pochi casi di malesseri e addirittura collassi occorsi a capitani durante la fase finale di atterraggio ove si è evitato il disastro grazie al pronto intervento del secondo pilota. Un tale rischio è evidenziato anche in un documento ICAO del 2019 :*"Sebbene i casi di incapacità del pilota in volo siano statisticamente rari, il volume dell'attività aerea mondiale è tale che essi si verificano con una certa frequenza."* (2)

Un altro esempio sull'utilità di avere due piloti è stata notoriamente dimostrata il 15 gennaio 2009, quando un aereo della US Airways ha colpito uno stormo di oche poco dopo il decollo e ha perso potenza in entrambi i motori. Il capitano, Chesley Sullenberger, e il primo ufficiale Jeffrey Skiles riuscirono insieme a far atterrare l'Airbus A320 sul fiume Hudson. Non vi furono vittime e l'incidente divenne noto come il Miracolo sull'Hudson.

Se l'argomento del pilotaggio singolo è stato riaperto (o forse è più probabile che non sia mai stato chiuso) è sicuramente perché vi sono stati ulteriori progressi nell'automazione, nella tecnologia sull'assistenza remota da terra tramite la quale si dovrebbe in qualche modo sostituire la competenza e la sicurezza di

una seconda figura nel cockpit nel caso il singolo pilota avesse un collasso o iniziasse a volare in modo irregolare. (3)

E' da decenni ormai che la riduzione di persone nel cockpit sta procedendo. Negli anni cinquanta, le cabine di pilotaggio degli aerei commerciali erano più affollate in genere con un capitano, un primo ufficiale o copilota, un ingegnere di volo, un navigatore e un operatore radio. I progressi della tecnologia hanno gradualmente reso superflue le ultime tre posizioni ed oggi si procede con due piloti. *"Stiamo potenzialmente eliminando l'ultimo pezzo di ridondanza umana dalla cabina di pilotaggio"*, ha scritto in una e-mail Janet Northcote, responsabile delle comunicazioni dell'EASA. Personalmente esprimiamo dubbi sul corretto uso di quel termine "ridondante" parlando di un argomento come la sicurezza del volo. Il termine nella sua accezione significa *qualcosa in più del necessario*, e proprio nel cockpit tutti gli strumenti a disposizione dei piloti sono ridondanti con il dichiarato intento di prevenire la possibilità del guasto di uno di essi. Pertanto riteniamo decisamente fuori luogo parlare di ridondanza sull'argomento della presenza di due piloti nel cockpit.

Di fatto durante i lunghi voli, nella fase di crociera, quando uno dei due piloti si prende il fatidico pisolino ("nap time"), la guida dell'aereo con un uomo solo è già messa in pratica, tuttavia sui voli molto lunghi gli equipaggi sono rinforzati, ovvero due persone sono pronte a sostituirsi alle altre due.

Ad oggi, nulla si è dimostrato più sicuro di *"un secondo pilota riposato, qualificato e ben addestrato presente fisicamente in cabina di pilotaggio"*, ha dichiarato la Federazione internazionale delle associazioni dei piloti di linea all'ICAO in un documento per la sua assemblea tenutasi lo scorso ottobre.

"I passeggeri delle compagnie aeree commerciali si aspettano e meritano assolutamente due piloti in cabina di pilotaggio", ha da parte sua dichiarato Joe Leader, amministratore delegato di Apex, un'associazione di aviazione con sede a New York che si occupa dell'assistenza agli utenti del mezzo aereo.

Sull'interessante argomento della possibilità di guidare un aereo da terra ("remote control") vogliamo ricordare ai nostri lettori quanto riportato nel rapporto investigativo finale emesso nel 2018 sulla scomparsa del volo Malaysia Airlines (MH) 370:

Ci sono state speculazioni sul fatto che l'MH370 potrebbe essere stato preso in controllo a distanza per sventare un tentativo di dirottamento. Alcune di queste speculazioni hanno menzionato un brevetto statunitense che la Boeing ha depositato nel febbraio 2003 e ricevuto (US 7.142.971 B2) nel novembre 2006 per un sistema che, una volta attivato, avrebbe tolto tutti i controlli ai piloti e avrebbe fatto volare e atterrare automaticamente l'aeromobile in un luogo prestabilito....Boeing ha confermato di non aver implementato il sistema brevettato o qualsiasi altra tecnologia per pilotare a distanza un aeromobile commerciale e non è a conoscenza di alcun aeromobile Boeing che abbia incorporata tale tecnologia. (4)

Il rapporto che conteneva queste informazioni è stato pubblicato nel luglio del 2018 e fa riferimento ad un brevetto Boeing che risale addirittura al 2003. È quindi evidente come le ricerche per dotare gli aeroplani di un apparato che permetta il controllo remoto da terra siano ormai in atto da oltre un ventennio.

(1) Il 4 novembre 2010, un Airbus A380 (VH-OQA) che operava da Londra a Sydney via Singapore, subì un guasto non controllato a uno dei suoi quattro motori, del tipo [Trent 900](#). Il malfunzionamento si verificò sopra [l'isola di Batam](#), in [Indonesia](#), quattro minuti dopo il decollo dall'aeroporto di Singapore. Dopo aver volato per quasi due ore per valutare la situazione, l'aereo ha infine effettuato con successo un atterraggio di emergenza a Singapore-Changi. Non ci furono feriti tra i passeggeri, l'equipaggio o le persone a terra, nonostante i detriti del motore siano caduti numerosi tra le case di Batam. Nel 2010, Richard Woodward, vicepresidente

dell'Australian and International Pilots Association, ha riferito che c'erano cinque piloti nella [cabina di pilotaggio](#) di questo volo. Oltre al normale equipaggio composto da comandante, primo e secondo ufficiale, c'erano altri due piloti di controllo uno dei quali era in addestramento per diventare un comandante effettivo, e l'altro era il supervisore che lo stava addestrando. Il comandante de Crespigny, assistito dal primo ufficiale, si concentrò sul volo, sulla gestione dell'aeromobile e sul monitoraggio delle [liste di controllo](#). Gli altri piloti monitorarono tutte le altre necessarie azioni, intervenendo ove necessario.

- (2) ICAO Working Paper A40-WP/426 del 23 agosto 2019 ; sull'argomento del pilotaggio unico in data 1/8/2022 l'ICAO ha emesso un Working Paper A41-WP/101 dal titolo: "*An approach to new operational concepts involving extended minimum crew operations and single-pilot operations*".
- (3) Sull'argomento vedi nostra newsletter del 29 giugno 2018 "Volereste su un aereo senza piloti?" pubblicata sul sito www.aviation-industry-news.com
- (4) Pagine 94 e 95 del rapporto finale emesso il 2 luglio 2018, MH 370/01/2018

NL 55/2022 ; 26 novembre 2022

[Elenco Newsletter emesse nel 2022 \(scaricabili dal nostro sito\)](#)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio

NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre
NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre
NL49/22	Un caso di Fume Event a B737 di Qantas	24 settembre
NL50/22	Embraer 195 Air Dolomiti, fumo a bordo	29 settembre
NL51/22	32 casi di decolli mal gestiti	13 ottobre
NL52/22	AF447 RIO-PARIGI: Air France e Airbus in tribunale	15 ottobre
NL53/22	Il vostro pilota prende antidepressivi?	20 ottobre
NL54/22	Runway escursione a Cebu, volo KAL 631	24 ottobre

www.air-accidents.com

E'uscito:



info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.