

La svolta delle compagnie: da subito sempre in due in cabina di pilotaggio

ROMA D'ora in poi dovranno sempre esserci due persone nella cabina di pilotaggio. Lo stanno decidendo, sull'onda dello choc per quanto successo sul volo della Germanwings, molte compagnie, a partire dall'Alitalia. In sintesi: anche sulle rotte a corto raggio, quando uno dei due piloti si assenta per un qualsiasi motivo, dovrà chiedere a un assistente di volo di restare nel cockpit insieme all'altro.

«Dovrebbe essere una "consuetudo praeter legem", da applicare come norma di buona gestione del volo», ricorda Fabio Apicella, per molti anni comandante e security manager in varie compagnie e oggi ispettore di volo dell'Enac. Le porte delle cabine, dopo l'11 settembre, sono divenute blindate: l'obiettivo è evitare che qualcuno possa entrare e prendere possesso dell'aereo, dirottarlo o minacciare i piloti. «Si chiama prevenzione dell'interferenza illecita». Per questo, la porta deve rinchiudersi se esce il comandante o il copilota. Ma se chi resta dentro si sente male e non può riaprire?

SISTEMI DI SICUREZZA

Ecco allora due sistemi di sicurezza. Il primo è una procedura, cogente negli Usa e applicata già da varie compagnie aeree europee: il pilota che deve uscire chiama un assistente di volo e gli chiede di restare in cabina con il collega, fino a quando non ritornerà. Questa presenza dovrebbe consentire al pilota assente di essere allertato dal membro di equipaggio rimasto in cabina qualora il collega dovesse subire un malore. Il secondo sistema di sicurezza: in aerei come l'Airbus 320 c'è un codice che l'equipaggio conosce. Chi si assenta, quando tenta di rientrare, se si accorge che l'altro pilota non apre la porta chiusa dall'interno (ipotizziamo che sia svenuto) può comporre quel codice da una tastiera e sbloccarla. Ma potrebbe non riuscire ad entrare anche in quel caso, vediamo perché. Tre sono le posizioni della leva della porta: Unlock, la lascia aperta ma solo quando l'aereo è a terra; Normal, consente di entrare con il codice; Lock, è la sicurezza massima, neppure con il codice si entra. Dunque, se il comandante capisce che c'è una situazione di minaccia all'esterno (guardando lo spioncino o l'immagine di una telecamera) inserisce il «lock» e annulla l'effetto del codice. La porta resta chiusa. «Se il pilota decide che nessuno entra in cabina, nessuno entra in cabina». Nel caso specifico, è evidente che il copilota non era svenuto, perché il comandante sarebbe potuto entrare digitando il codice. E' molto probabile che Lubitz abbia annullato quel tentativo. Ieri molte compagnie aeree hanno annunciato che d'ora in poi applicheranno regole molto più rigide. Alitalia ha fatto sapere che «ripristina la regola secondo cui nella cabina di pilotaggio debbano esserci sempre almeno due membri di equipaggio». Lo stesso hanno detto Norwegian, Easyjet, Air Transat e IcelandAir. Ma c'erano altre compagnie che applicavano già questa regola che proibisce che rimanga uno dei piloti da solo in cabina: Ryanair, Iberia e Finnair, tra le altre. Basterà?

LA VARIABILE UOMO. Il comandante Apicella osserva: «Va fatta anche un'altra riflessione. Gli aerei sono sempre più sofisticati e affidabili, quasi perfetti. Ora bisognerebbe lavorare su un altro aspetto: l'uomo. Bisognerebbe ripensare i turni, le limitazioni di servizio, occuparsi a fondo delle condizioni psicofisiche degli equipaggi e soprattutto valutarne più attentamente i fattori umani e non soprattutto quelli tecnico-operativi, come accade invece oggi. Questa è la direzione in cui l'industria del settore dovrebbe investire. L'attività del pilota è sempre più automatizzata e procedurale, costringendolo a utilizzare soprattutto la parte logico-razionale del cervello, trascurando quasi del tutto la parte creativo-intuitiva, l'intelligenza emotiva: creando dei vuoti psichici che possono anche indurre a comportamenti estremi». Il copilota di Germanwings non era troppo giovane per affidargli la vita di 149 passeggeri? «No, sono convinto del contrario. Ci sono ottimi comandanti di 28 anni».