PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 25 - numero 5497 di Lunedì 06 novembre 2023

Aerei senza piloti, grazie alla AI: vi fidate?

Da due piloti ad uno solo e, nel prossimo futuro, a nessuno. Non è follia, ma un tema assai dibattuto a livello europeo.

Ogni volo commerciale ha due piloti ai comandi, ma alcuni produttori di aerei stanno ora progettando cabine di pilotaggio che necessitano di meno piloti, o un giorno addirittura di nessuno. Finora, i clienti delle compagnie aeree sono rimasti silenziosi sulla questione, ma i sindacati dei piloti di tutto il mondo si stanno facendo più forti, affermando che meno di due piloti è una situazione pericolosa.

L'idea è più attiva in Europa, dove i produttori francesi Airbus e Dassault stanno spingendo affinché le autorità di regolamentazione consentano agli aerei passeggeri di operare con un solo pilota nella cabina di pilotaggio, per la maggior parte dei voli a lungo raggio.

È un'iniziativa sostenuta dal punto di vista commerciale, con enormi rischi per i passeggeri, per i piloti e per l'equipaggio di cabina", ha affermato Otjan de Bruijn, capitano della compagnia aerea olandese KLM e presidente della European Cockpit Association, il più grande sindacato di piloti del continente.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[ALDIG02] ?#>

Dassault e Airbus non hanno risposto a molteplici richieste di commento. Essi stanno sviluppando e testando attivamente una serie di progetti di volo autonomi, anche per usi commerciali. E l'EASA, l'ente regolatore dell'aviazione dell'Unione Europea, sta prendendo in considerazione un concetto, che vedrebbe due piloti nella cabina di pilotaggio solo per il decollo e l'atterraggio. Per il resto del volo, il secondo pilota riposerebbe fuori dalla cabina di pilotaggio, scambiandosi i turni a metà del volo a lungo raggio.

Si prevede che l'EASA approvi la proposta entro il 2027. Un funzionario della FAA- Federal Aviation Administration degli Stati Uniti ha affermato che l'agenzia non sta prendendo in considerazione nessuna delle proposte che l'EASA sta valutando. Boeing, che non ha risposto a una richiesta di commento, non sta lavorando attivamente sulla tecnologia specifica e nessun amministratore delegato di compagnia aerea statunitense ha abbracciato pubblicamente il concetto di equipaggio ridotto, che EASA sta esplorando. Ma i sindacati dei piloti statunitensi sono comunque in armi e avvertono che qualsiasi studio, in Europa, che abbia successo verrà rinnegato dalle compagnie aeree statunitensi e dalla FAA, non affinché seguano l'esempio.

L'Air Line Pilots Association, il più grande sindacato di piloti degli Stati Uniti, ha avviato una campagna chiamata "La sicurezza inizia con due", insieme alle sue controparti europee, sperando di portare la propria argomentazione direttamente ai passeggeri, che potrebbero trovare l'idea allarmante.

Il direttore delle comunicazioni dell'EASA, Janet Northcote, ha affermato che l'agenzia richiederà ai produttori di dimostrare che i livelli di sicurezza siano "almeno alti quanto quelli delle attuali operazioni con due piloti", per ottenere la certificazione delle operazioni con equipaggio ridotto. Egli ha affermato: "Anche gli aerei di recente generazione, come l'Airbus A350, avrebbero bisogno di miglioramenti e caratteristiche di progettazione, o sistemi non richiesti oggi, per garantire che possano essere utilizzati in sicurezza" nella configurazione in esame. I futuri aerei potrebbero essere progettati pensando a tali operazioni fin dall'inizio".

Ma de Bruijn sostiene che lo stesso livello di sicurezza non potrà mai essere garantito con meno persone nella cabina di pilotaggio. Ha sostenuto che avere un solo pilota ai comandi rimuoverebbe un importante supporto, nel caso in cui un pilota avesse un problema di salute o qualche cattiva intenzione.

Prendiamo il caso del volo Germanwings 9525 del 2015, dove un pilota si chiuse nella cabina di pilotaggio, mentre il capitano era in pausa bagno, poi fece schiantare intenzionalmente l'aereo contro una montagna. Tutte le 150 persone a bordo morirono. De Bruijn ha anche sottolineato che quando un pilota fa una pausa per andare in bagno ("a meno che tu non voglia indossare un pannolino"), ci sarebbero alcuni minuti in cui non c'è nessuno nella cabina di pilotaggio. "E se ci fosse una richiesta da parte del controllo del traffico aereo? Non ci sarebbe alcuna risposta. Avrebbero bisogno di un'azione diretta e rapida per evitare un conflitto ed evitare uno schianto a mezz'aria. Quindi puoi immaginare che, ove non ci sia nessuno ai controlli in quel momento, la situazione porterà solo a delle vittime".

Il concetto di lasciare che un pilota dorma, mentre un altro è attivo nella cabina di pilotaggio sui voli a lungo raggio, è un precursore dell'idea di avere un solo pilota a bordo, secondo un documento di lavoro presentato lo scorso anno da decine di nazioni, soprattutto europee, all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, un organismo globale di definizione degli standard per l'aviazione. Mentre in passato molti aerei avevano due piloti e un ingegnere di volo, oggi le cabine di pilotaggio con due piloti sono la norma. Tuttavia, sui voli più lunghi, gli equipaggi possono avere tre o anche quattro piloti per consentire loro di ruotare e non superare i tempi di volo massimi. I sindacati dei piloti temono che una volta che le cabine di pilotaggio saranno ridotte a un solo pilota, ciò porterà inevitabilmente a un mondo in cui gli aerei saranno completamente automatizzati.

E sebbene Airbus non abbia risposto alle richieste di commento, nel 2019 Christian Scherer, uno dei massimi dirigenti del produttore europeo di aerei, ha affermato che la società aveva già sviluppato la tecnologia necessaria non solo per volare con un pilota, ma senza alcun pilota. "Quando potremo introdurlo sui grandi aerei commerciali? Questa è una questione di cui stiamo discutendo con le autorità di regolamentazione ed i clienti, ma dal punto di vista tecnologico non vediamo alcun ostacolo", ha detto all'epoca Scherer all'Associated Press.

Inoltre, lo schema di pilotaggio preso in considerazione dall'EASA è citato nella pagina web delle innovazioni "Volo autonomo" di Airbus. Le preoccupazioni sulla sicurezza, per non parlare della potenziale reazione dei consumatori, a fronte di un aereo in volo senza un pilota di riserva, potrebbero spiegare perché l'industria non è ansiosa di parlare di aumento dell'automazione, almeno per ora.

Che ne pensano i lettori, passeggeri di aerei di linea?

Adalberto Biasiotti

 Licenza Creative Commons

---

www.puntosicuro.it