

L'atterraggio "dimenticato"

Scritto da Pietro Pallini

L'idea che un pilota possa dimenticare di far atterrare il suo aereo desta senz'altro un certo scalpore e, soprattutto, una notevole preoccupazione. Tuttavia, al di là dei facili commenti indignati, ironici o increduli, occorre soffermarsi un attimo sul contesto generale di quanto, secondo la prima ricostruzione fornita dal NTSB (l'agenzia federale USA che si occupa di sicurezza dei trasporti), è accaduto il 21 ottobre a bordo del volo Northwest Airlines 188, in rotta da San Diego a Minneapolis.

L'aereo in questione, un A320, anziché iniziare regolarmente la sua discesa, è rimasto alla quota di crociera di 11300 metri per più di un'ora, oltrepassando nel frattempo l'aeroporto di destinazione di circa 400 chilometri. In tutto questo tempo, nessun contatto radio con i controllori radar (la [torre di controllo](#), a quelle quote, non c'entra niente) che stavano seguendo il volo e che, temendo un dirottamento, avevano allertato l'aeronautica militare.

Quando ormai stavano per decollare due caccia, i piloti hanno fatto di nuovo sentire la loro voce, affermando di "essersi distratti" e chiedendo di atterrare a Minneapolis. Al momento si ignora se siano insorti anche problemi di autonomia.

Interrogati dalla polizia dopo l'atterraggio, i due hanno dichiarato di non essersi resi conto di quanto stava succedendo perché impegnati in una accesa discussione sulle "politiche aziendali della loro compagnia".

In attesa delle risultanze dell'inchiesta del National Transport Safety Board, che è già iniziata e della quale vi renderemo conto a suo tempo, è bene fare un po' mente locale su quelli che potrebbero essere i motivi di tanto accanimento in una discussione sui problemi della propria compagnia.

Fondata nel 1926, la Northwest Airlines è stata per lunghi anni una delle compagnie più floride degli USA, e dopo aver superato (anche grazie alla fusione con Republic Airways) i problemi legati alla deregulation, si trova nei guai all'inizio degli anni 90 in seguito ad una operazione di leveraged buyout che rischia di portarla al fallimento. Risolleatasi grazie a una serie di drastici

L'atterraggio "dimenticato"

Scritto da Pietro Pallini

interventi su capacità e personale, va nuovamente in crisi all'inizio di questo millennio, soffrendo la concorrenza delle low-cost da un lato e le conseguenze dell'11 settembre dall'altro, al punto che, nel settembre 2005, dichiara bancarotta e si pone sotto la protezione del Chapter 11.

Uscita nel 2007 da questa contingenza, a prezzo ancora una volta di drastici tagli e riduzioni che non mancano di causare malumori e agitazioni tra il personale di volo, NWA cerca di espandersi attraverso l'acquisizione di Midwest Airlines, operazione condotta a termine a caro prezzo grazie all'intervento del fondo TPG, ma i problemi non finiscono qui, e nella primavera del 2008 viene annunciata la fusione con un'altra delle compagnie storiche americane, la Delta Airlines. Come conseguenza, il marchio Northwest è destinato a scomparire entro il 2010... in pratica, più che una fusione, un assorbimento da parte di Delta nei confronti di NWA.

Come si vede, una storia che negli ultimi vent'anni è costellata di periodi di crisi, scontri sindacali, operazioni finanziarie a volte spregiudicate, tagli drastici, ristrutturazioni, acquisizioni e fusioni; tutte situazioni che, a ben vedere, certo non giovano a stabilire un clima di lavoro sereno e rilassato e che culminano, proprio in queste settimane con il trasferimento definitivo del centro operativo NWA ad Atlanta, quartier generale della Delta Airlines.

Era di questo che i due piloti del volo NWA 188 del 21 ottobre stavano discutendo così animatamente da "dimenticarsi di atterrare"?

Appare lecito chiederselo, e anche se il malcontento, la frustrazione e l'incertezza sul proprio futuro non arrivano senz'altro a giustificare quanto accaduto, noi non possiamo fare a meno di notare come, a volte, una situazione di forte disagio professionale, sociale ed economico protratta nel tempo possa arrivare ad avere ricadute anche pesanti sulla sicurezza del volo.

(23 ottobre 2009)