

[Abbiamo lasciato l'equipaggio](#) del volo Asiana 214 (e più precisamente il comandante in addestramento ed il suo istruttore) a circa metà del volo: hanno goduto del loro turno di riposo ed ora, mentre sul Pacifico si sta facendo giorno, stanno preparando l'arrivo a San Francisco seduti ai loro posti.

Su questo "seduti ai loro posti" conviene dilungarsi un po'. Come tutti sanno, normalmente, nella cabina di un aereo di linea il comandante siede a sinistra, avendo alla destra il suo copilota. La presentazione degli strumenti principali di volo è esattamente replicata sia sulla parte sinistra del cruscotto che su quella destra, mentre al centro si hanno le indicazioni relative ai motori e agli impianti di bordo.

Questo fa sì che, dal punto di vista della visualizzazione non ci siano differenze sostanziali tra lo stare seduti da una parte o dall'altra. Ci sono però molti comandi e interruttori che sono più o meno facilmente raggiungibili da una parte o dall'altra, e anche la posizione dei comandi motore (che sono situati sulla consolle centrale, in mezzo ai due piloti), è ovviamente diversa: per un comandante la "manetta" è istintivamente collegata alla mano destra, per un copilota succede invece esattamente il contrario.

Questa è solo la cosa più importante, ma vi sono anche altre differenze, più o meno piccole, più o meno importanti. E sono tutte differenze che, in determinate situazioni, possono causare momenti di disorientamento. E' per questa ragione che al momento di diventare istruttore, e soprattutto istruttore destinato all'addestramento di altri comandanti, un comandante deve sottostare ad un allenamento specifico: quello che gli servirà ad esercitare pienamente tutte le sue funzioni anche stando seduto a destra, anziché nella sua posizione normale (noi diciamo "naturale") di pilotaggio: è una delle tante "abilitazioni" che corredano la licenza di un pilota di linea.

Quella della "posizione naturale" non è una preoccupazione secondaria, se si pensa che le compagnie che prevedono, per i loro voli più lunghi, un equipaggio "rinforzato" composto, per esempio, da un comandante e tre copiloti, hanno generalmente una politica molto stretta per quello che riguarda posti e funzioni durante il riposo del comandante. Quando in cockpit rimangono due soli copiloti, è di solito il più anziano (e quindi il più esperto) a fare le funzioni del comandante e a sedersi a sinistra, ma la condotta fisica del volo, il ruolo di *pilot flying*, viene riservato all'altro, quello che occupa la poltrona di destra. E questo accade proprio in omaggio al principio di "posizione naturale": la condotta diretta del volo viene di solito affidata a chi sta al suo posto abituale, laddove gli automatismi di comportamento assimilati con l'addestramento e l'esperienza quotidiana possono dispiegarsi in tutta la loro efficacia qualora ci sia bisogno di un intervento improvviso su cloche e manette.

A bordo del B-777 di Asiana che si sta avvicinando a San Francisco, il posto di sinistra è occupato ovviamente dal comandante in addestramento, mentre il suo istruttore siede a destra,

in una posizione cioè non "naturale" per lui. E' vero, per fare questo ha ricevuto a sua volta un addestramento ma oggi, appena abilitato come istruttore, si trova ad occupare quel posto per la prima volta. E alla sua sinistra siede un addestrando che, su quel tipo di aereo, ha finora fatto solo nove ore di volo effettivo: considerando la lunghezza delle tratte di solito affidate al B-777, è la terza volta che, se si eccettua la formazione al simulatore, che conduce all'atterraggio questo tipo di aereo dalla poltrona di sinistra.

Intendiamoci, tutto è nella norma, e dal momento che questo genere di operazioni, oltre ad essere necessario per l'addestramento del personale navigante tecnico, è opportunamente autorizzato e regolamentato dalle autorità aeronautiche, i due non stanno facendo niente di illegale, né tanto meno vietato.

Quanto abbiamo appena esposto serve solo a porre l'accento su una situazione che potrebbe contribuire a creare, in determinate situazioni, un potenziale disagio. Stiamo cioè cercando di aggiungere un altro tassello al puzzle che ci consentirà di provare a capire meglio cosa è successo durante gli ultimi secondi del volo Asiana 214.

Perché il passaggio da quello che fino a quel momento era stato un volo *uneventful* all'impatto con la diga frangiflutti si è giocato proprio nello stretto volgere di pochissimi secondi. (

[continua](#)

)

(15 gennaio 2014)