

Benché i rapporti ufficiali del NTSB siano ancora fermi al preliminare rilasciato nelle prime ore dopo l'incidente, si comincia a sapere qualcosa di più sulle dinamiche che, il 21 ottobre scorso, hanno portato i piloti del volo NWA 188 a "dimenticare di atterrare" sull'aeroporto di Minneapolis.

Il 27 novembre l'FAA, che con una pratica duramente contestata dalle associazioni professionali dei piloti continua a fornire ai media dati frammentari mentre l'inchiesta ufficiale del NTSB è ancora in corso, ha diffuso la trascrizione di alcuni scambi di comunicazioni tra vari enti del controllo aereo e altri aerei presenti in zona durante i tentativi di ripristino del contatto radio con il volo 188.

Da notare che, benché i media abbiano parlato di [scatola nera](#), i frammenti di dialogo in questione sono la semplice trascrizione di registrazioni effettuate sugli impianti di terra, dato che il CVR – Cockpit Voice Recorder di bordo del NWA188 poteva registrare solo gli ultimi 30 minuti, che in questo caso hanno corrisposto alle ultime fasi del volo, tornato ormai alla normalità.

Comunque sia, dalle frasi trascritte si evince che i piloti del volo “perduto” si sono resi conto da soli di essere su una frequenza sbagliata e hanno posto rimedio al loro errore chiamando il centro di Minneapolis.

Sempre l'FAA, il 10 dicembre, ha inoltre confermato che, durante il periodo di silenzio, il VHF 1 (l'apparato radio usato normalmente per parlare con gli enti di controllo del traffico aereo) dell'A320 della NorthWest era sintonizzato su una frequenza sbagliata: quella del centro di controllo di Winnipeg, in Canada.

Come mai il volo 188, dopo avere lasciato la frequenza del centro di Denver, invece di passare con quello di Minneapolis si è ritrovato sulla frequenza di Winnipeg?

Secondo quanto si apprende da alcune e-mail parzialmente rese pubbliche, al momento del cambio di frequenza (avvenuto normalmente al confine dello spazio aereo di competenza dei due centri di controllo) il comandante si era assentato dalla cabina di pilotaggio per recarsi in

bagno. Il copilota avrebbe selezionato per errore una frequenza sbagliata, omettendo di segnalare il fatto al ritorno del comandante in cockpit. Cosa ancor più grave, il copilota non ha mai avuto la sicurezza di essere sulla giusta frequenza: alla rituale chiamata di contatto con la nuova frequenza, ha infatti ottenuto solo delle risposte incomprensibili, verosimilmente dettate dalla difficoltà a stabilire una comunicazione intelligibile con una stazione situata a notevole distanza dal punto in cui si trovava a volare.

Nei minuti seguenti la discussione già in atto sui nuovi sistemi di turnazione è continuata, mentre il brusio delle comunicazioni radio (comunque presenti anche sulla frequenza di Winnipeg) ha impedito che i due si rendessero conto di essere effettivamente “isolati”.

In questo contesto acustico, anche le chiamate fatte sulla frequenza di soccorso (121,5 Mhz, normalmente sintonizzata sul secondo apparato, il VHF 2) possono essersi confuse col “rumore di fondo” presente in cabina, tanto più se si considera che ad alta quota, l'uso delle cuffie non è obbligatorio.

Per completare il quadro, l'ACARS (impianto satellitare usato per scambiare dati tecnici e operativi sotto forma di messaggi visualizzati su uno schermo) montato a bordo dell'aereo avverte l'equipaggio dell'arrivo di una comunicazione solo con l'accensione di una spia, senza nessun segnale acustico, ed è lecito supporre che se i due erano impegnati con i loro laptop non abbiano notato quella lucetta che segnalava i ripetuti tentativi di contatto da terra.

Ciliegina sulla torta, un vento in coda di un centinaio di nodi (oltre 180 km/h) che li ha portati sulla loro destinazione in netto anticipo rispetto al previsto.

Una bella catena di eventi... che si è interrotta nel momento in cui un assistente di volo, cinque minuti prima dell'orario di arrivo schedato, ha chiesto ai due piloti quanto mancasse all'arrivo, probabilmente per fare il consueto annuncio ai passeggeri: “signore e signori il comandante informa che stiamo per iniziare la discesa...”

E' stato a quel punto che i piloti hanno guardato i loro schermi di navigazione, si sono finalmente resi conto di avere oltrepassato la loro destinazione, hanno cercato sulle loro cartine una frequenza radio giusta, e la catena, la classica catena che è sempre all'origine di un incidente, si è spezzata.

Ancora sull'atterraggio dimenticato

Scritto da Pietro Pallini

(14 dicembre 2009)