

La storia, o almeno le sue ultime manciate di secondi, ormai la conoscono tutti grazie ai filmati catturati dalle *dash cam* di alcune automobili di passaggio, caricati su YouTube, e ormai diventati “virali”: un aereo apparentemente fuori controllo che sfiora un viadotto e precipita.

Particolarmente impressionante è la repentinità con la quale l'ATR-72 della compagnia taiwanese TransAsia si inclina a sinistra, prima di scoperciare un taxi, colpire la spalletta del ponte e infine sparire in quello che si rivela poi essere il letto di un fiume. Letto del fiume che era forse (ma a dirlo sarà la lettura esatta del [Cockpit Voice Recorder](#)) il punto scelto per condurre a terra, in una zona altrimenti densamente popolata e ricca di ostacoli, l'aeromobile ormai incapace di volare.

Con un aereo ormai in [stallo](#), anche il minimo tentativo di usare gli alettoni per impostare una sia pur lievissima virata può avere l'effetto di far cadere bruscamente un'ala, proprio quella che si voleva alzare: si chiama stallo d'ala, e i piloti lo conoscono bene, ma quando la velocità non c'è più e ci sono ancora ostacoli da evitare non resta altra scelta che provare. E del resto, l'ATR nel fiume c'è arrivato, e provocando danni irrilevanti al ponte e a chi ci stava transitando sopra.

A noi di Manuale di Volo però, al di là del pur innegabile impatto emotivo di queste immagini e di questi ultimi drammatici istanti, quello che interessa davvero è ciò che è successo prima, e per quello bisognerà attendere i risultati dell'indagine tecnico-formale già avviata dall'*Aviation Safety Council*, l'ente taiwanese per la sicurezza del volo.

L'ASC si è mosso con buona tempestività, grazie anche al pronto ritrovamento delle scatole nere, a disposizione dei periti meno di sei ore dopo l'incidente, e nella notte tra il 4 (giorno dell'incidente) e il 5 febbraio ha disposto l'esecuzione di controlli tecnici specifici su tutti i motori della flotta ATR-72 di TransAsia. Quello che infatti è stato fin da subito chiaro è che all'origine di tutto c'è il malfunzionamento di un motore (il destro) e lo spegnimento da parte dell'equipaggio (ingiustificato, fino a questo momento) dell'altro motore, il sinistro.

A poco più di 60 ore dall'incidente, la mattina del 7 febbraio, la compagnia ha annunciato che, sempre dietro richiesta dell'ASC, tutti i piloti impiegati sul tipo di aeromobile sarebbero stati sottoposti a un check al simulatore. S tratta di oltre 70 piloti, e tenerli a terra per consentire loro di sostenere il check provocherà un buon numero di cancellazioni fino, si prevede, al giorno 11.

Ce n'è abbastanza per far gridare al solito “errore del pilota”, ma sempre il solito ASC, con una conferenza stampa e una presentazione disponibile per il download sul proprio sito, oltre a rivelare alcuni dati tratti dal FDR (cosa abbastanza inusuale a così poco tempo dall'incidente), ci ha tenuto a ricordare il dettato dell'Annesso 13 dell'ICAO secondo il quale “*The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.*”

GE 235: motore sbagliato?

Scritto da Pietro Pallini

"... non è importante provare le colpe di chi ha sbagliato (se errore c'è stato), ma capire perché lo sbaglio è potuto accadere.

D'altra parte risulta abbastanza difficile pensare che un equipaggio composto da un comandante con poco meno di 5000 ore di volo (anche se non è dato sapere quante di queste ore siano state volate su ATR-72) e un secondo pilota che di ore di volo ne aveva oltre 6000 abbia commesso il grossolano errore di spegnere, a fronte di un avviso di avaria motore, proprio il motore funzionante. Tanto più che in cabina di pilotaggio c'era anche un terzo pilota, e ben più esperto degli altri due: un istruttore (o addirittura controllore, non è chiaro per il momento) con la rispettabilissima cifra di 16.000 ore di volo sulle spalle.

Cosa può avere indotto all'errore tre professionisti che assieme totalizzavano quasi 30.000 ore di volo? Questo il vero obiettivo dell'inchiesta.

(8 febbraio 2015)