

A un mese di distanza dall' [incidente dell'ATR taiwanese](#) di TransAsia Airways le speranze di chi, sull'onda dell'iniziale attivismo delle autorità di Taipei, si aspettava una rapidissima conclusione delle indagini sono andate deluse... e forse c'era da aspettarselo.

Ma procediamo con ordine.

La prima a muoversi, nelle 24 ore immediatamente seguenti l'evento, era stata l'Autorità per l'Aviazione Civile, (CAA) di Taiwan, che aveva chiesto alla compagnia coinvolta (ma anche a UniAir, che sempre nello stato cinese opera lo spesso tipo di aereo) di svolgere una serie di controlli tecnici sull'intera flotta di ATR-72: sotto la lente dei tecnici, l'impianto di lubrificazione, quello di alimentazione, e il meccanismo di controllo delle eliche. Secondo quanto dichiarato dalla stessa CAA, queste ispezioni si sono concluse nel pomeriggio del giorno successivo l'incidente, anche grazie all'atteggiamento collaborativo delle due compagnie, che hanno accettato di buon grado la cancellazione di numerosi voli.

Questo tipo di controlli è abbastanza frequente nei giorni successivi agli incidenti, tuttavia la prontezza di reazione dell'ente taiwanese e la solerzia delle compagnie costituiscono in qualche maniera un'eccezione, anche rispetto alle modalità di paesi senz'altro più evoluti dal punto di vista aeronautico.

Macroscopica eccezione è invece quella avvenuta nel corso di una conferenza stampa convocata dall'*Aviation Safety Council* (che conduce direttamente le indagini sugli incidenti aerei nello stato di Taiwan) il 7 di febbraio. In questa occasione è stato infatti presentato alla stampa un estratto del *Flight Data Recorder*, unitamente a una succinta descrizione dei contenuti (non le conversazioni dei piloti, ma un loro riassunto) del *Cockpit Voice Recorder*.

E questo modo di procedere, se da un lato ha fatto sperare in una condotta quasi "pubblica" dell'inchiesta, ha fatto storcere il naso a molti addetti ai lavori, perché la pubblicazione prematura (e parziale) di quei dati prestava (e di fatto ha prestato) il fianco a ogni sorta di interpretazione da parte dei media e dell'opinione pubblica. I quali infatti hanno immediatamente cavalcato l'ipotesi dell'errore (anzi, del grossolano errore) di pilotaggio.

A completare questo quadro, la richiesta quasi contestuale (siamo sempre al 7 febbraio) da parte della *Taiwan's Civil Aviation Authority* di sottoporre tutti i 71 piloti e comandanti di ATR-72 di TransAsia ad un check al simulatore. Ed i risultati di questi check, completati a costo di altre cancellazioni di voli in soli quattro giorni, sono a dir poco sconcertanti: un pilota su quattro ha

fallito. Il che chiude il teorema: colpa dei piloti...

Ignorando il fatto che i tre piloti presenti a bordo del volo (e nessuno ha mai chiarito quale fosse il ruolo del terzo pilota: esaminatore? controllore? istruttore? semplice passeggero?) potevano vantare ben 25.000 ore di esperienza, e che quindi l'ipotesi di un triplice, e per giunta grossolano, errore è quasi fantascientifica.

E soprattutto ponendo in secondo piano il fatto che se tre piloti di comprovata esperienza si comportano come pivellini alle prime armi il problema di base non è nel loro errore (ammesso che errore ci sia realmente stato), ma in un sistema che un controllo rigoroso lo avrebbe dovuto esercitare a priori, e non a incidente ormai accaduto.

Una compagnia ha infatti l'obbligo di mettere in piedi e mantenere efficiente un sistema di formazione, addestramento, controllo e riaddestramento periodico dei suoi equipaggi approvato dalle autorità di controllo (o, in subordine, di affidare tali compiti ad una organizzazione esterna che a sua volta è sottoposta allo stesso controllo). Per parte sua, l'autorità di controllo ha il compito di vigilare sulla correttezza delle pratiche addestrative e riaddestrative delle compagnie o delle organizzazioni che per conto delle compagnie operano.

E se un quarto dei piloti in forza ad una compagnia, in seguito ad un controllo successivo ad un incidente, viene dichiarato non idoneo, allora è lecito, per non dire doveroso, porsi una domanda: cosa hanno fatto fino ad oggi la compagnia e gli enti di controllo? cosa hanno fatto TransAsia Airways e la Taiwan's Civil Aviation Authority prima dell'incidente?

Quello che hanno fatto dopo lo sappiamo: cercare di addossare, agli occhi dell'opinione pubblica, la colpa dell'incidente all'errore dei piloti; ma se errore c'è veramente stato, le radici dell'errore di tre piloti esperti sono da ricercare in un sistema che tali errori non è stato in grado di prevenire.

*(6 marzo 2015)*