

I - Poche nuvole in cielo e una buona, ma non perfetta, visibilità accompagnano il decollo del volo LionAir 610 del 28 ottobre 2018 da Jakarta con 181 passeggeri e 8 membri di equipaggio a bordo. PX-LQP, questa l'immatricolazione dell'aereo, ha appena tre mesi di vita ed è un Boeing 737 MAX 8. Meno di un quarto d'ora dopo aereo ed occupanti precipitano nel mare di Java.

Benché le indagini, ad un mese di distanza dall'evento, siano ancora in corso e manchi ancora all'appello un elemento importante per gli investigatori come il *Cockpit Voice Recorder*, le indiscrezioni delle prime ore, le informazioni successivamente rese pubbliche e il rapporto preliminare di indagine permettono di affermare che in quei pochi minuti l'equipaggio ha disperatamente lottato contro un aereo che, contrariamente ad ogni logica, tendeva ad abbassare il muso verso la superficie terrestre.

Che le cose, a bordo di PX-LQP, non filassero nel verso giusto se ne erano accorti anche i piloti dei voli che avevano preceduto lo sfortunato LionAir 610, e in particolare quelli dell'ultimo volo della sera precedente, che avevano segnalato una serie di problemi legati al trim (una sorta di servocomando che serve a minimizzare gli sforzi manuali sui comandi di volo), allo *stick shaker* (dispositivo che interviene per avvisare i piloti dell'approssimarsi di una situazione di [stallo](#)) e alle indicazioni di velocità e di quota. Come conseguenza di queste segnalazioni, durante la notte l'aereo era stato sottoposto a svariate operazioni di manutenzione e poi rimesso in linea.

Ma il volo 610 ha appena staccato le ruote da terra quando lo *stick shaker* riprende a scuotere la [cloche](#) del comandante, e bastano pochi secondi perché il primo ufficiale si accorga che tra il suo indicatore di velocità e quello del comandante c'è una notevole discrepanza. A questo punto però non si può far altro che cercare di capire quale dei due strumenti possa essere considerato attendibile e continuare il decollo. Una volta saliti ad una quota di sicurezza si potrà cercare di capire meglio cosa stia succedendo, ed eventualmente pensare a tornare indietro.

Al momento di retrarre i flap però le cose si complicano ulteriormente, perché senza nessun preavviso e senza una ragione apparente la cloche si fa improvvisamente pesante e il 737 inizia a picchiare. Siamo a 1500 piedi sulla città di Jakarta, e la picchiata provoca un aumento di velocità e una diminuzione di quota; gli interventi (due) del pilota sul trim risultano vani, perché appena l'interruttore viene rilasciato l'aereo torna a mettere il muso in basso.

Estratti nuovamente i flap l'aereo torna a essere più controllabile e i piloti continuano la loro virata verso il mare salendo verso i 5000 piedi. Della quota esatta non possono essere sicuri,

Il volo LionAir 610 - I

Scritto da Pietro Pallini

perché anche tra gli altimetri ci sono discrepanze, ma il copilota chiede al controllo di poter mantenere una quota costante e di lasciare libere le quote vicine mentre lui e il suo comandante lavorano alle check list.

Una volta capito cosa stia succedendo potranno decidere se tornare all'atterraggio o se continuare verso la loro destinazione, ma una volta retratti i flap l'incubo ricomincia: il trim automatico dell'aereo, nonostante l'autopilota sia disinserito, comanda una brusca picchiata; il pilota contrasta l'abbassamento del muso, agisce manualmente sul trim e riporta l'aereo al giusto assetto. Poi, qualche secondo dopo la fine della manovra correttiva, il muso va di nuovo giù, viene tirato su, passano pochi secondi e torna nuovamente ad abbassarsi.

Il tutto per almeno 25 volte, mentre l'aereo continua ad allontanarsi sul mare, fino a che i piloti non chiedono di rientrare sull'aeroporto di partenza. E' con tutta probabilità l'inizio della virata per tornare indietro a provocare un intervento anche più deciso del trim automatico a picchiare, fino a far perdere definitivamente all'equipaggio il controllo del 737, che si schianta nel mare di Java 35 miglia a nord-est dell'aeroporto.

Questi i fatti: cerchiamo ora di capire cosa sia successo e perché... ([continua](#))

(1 ° dicembre 2018)