

( [segue](#) ) – III “Quando il gioco si fa duro -come amavano ripetere i Blues Brothers -i duri cominciano a giocare”. E quando un meccanismo di cui ignori esistenza e principi di funzionamento si intromette tra te e la traiettoria che vuoi far seguire al tuo aereo, e ci si intromette cercando di farlo scendere, allora il gioco si fa davvero duro.

Ci vorrebbero dunque dei “duri” per poterlo giocare, e cioè piloti con molta e variata esperienza, e in possesso di quella cultura professionale di sicurezza che purtroppo oggi non pare essere apprezzata più come una volta dai manager di certe compagnie aeree.

Ma gli stipendi indonesiani non sono certo in grado (come avviene in altri paesi della stessa area geografica) di attirare piloti esperti rimasti senza lavoro in altre parti del mondo, e nelle cabine di pilotaggio è facile trovare equipaggi con esperienza relativamente ristretta, e sviluppata per lo più su un solo tipo di aereo.

Piloti figli di una concezione addestrativa che mira più alla quantità che alla qualità e che forse può funzionare laddove il neopilota si trovi poi a volare con colleghi di grossa esperienza; ma quando il livello medio di chi ti siede a sinistra in cockpit e più o meno pari al tuo, allora diventa difficile crescere professionalmente. E in queste condizioni, se pur si riesce a svolgere giorno dopo giorno il proprio compito senza troppi problemi, affrontare un'emergenza seria può spesso non essere possibile.

E poi LionAir, come abbiamo già visto, è da poco uscita dalla lista nera dell'Unione Europea, e per quanto in forte espansione (o forse proprio per questo) non ha ancora ben radicati quei concetti di sicurezza aeronautica che sono quasi dati per scontati in quelli che si sogliono definire “paesi aeronauticamente avanzati”.

Tanto è vero che, tanto per cominciare, a fronte di ripetute segnalazioni di comportamenti “strani” dell'aereo e di discrepanze tra i vari indicatori di quota e velocità nessun addetto alla manutenzione era riuscito a capire dove fosse il vero problema, e cioè in un rilevatore di angolo di attacco.

A parziale discolpa dei singoli tecnici che si sono occupati dell'aereo nei giorni precedenti l'incidente, va detto che neppure loro erano troppo informati sul funzionamento del famigerato MCAS, ma in presenza di ripetuti e ingiustificati malfunzionamenti sarebbe toccato ai responsabili della linea di manutenzione intervenire e mettere a terra l'aereo in attesa di vederci più chiaro, magari coinvolgendo anche il produttore, anche se il blocco di un aereo è per la compagnia fonte di disagi e di maggior costi.

Sempre a discolpa dei tecnici che negli ultimi giorno prima del crash hanno dovuto rispondere alle segnalazioni dei piloti, c'è da dire che nessuno dei piloti era riuscito a indirizzare in qualche modo le indagini nella giusta direzione. Quando un malfunzionamento si ripete, la ricerca delle

sue origini, quello che in gergo si chiama troubleshooting, ha tante più probabilità di riuscita tanto più precisa e circostanziata è la relazione di chi quel malfunzionamento ha dovuto fronteggiare.

Degli equipaggi che nei giorni precedenti avevano volato sul PK-LQP (e che avevano incontrato difficoltà via via crescenti) solo l'ultimo, quello che la sera precedente aveva "riportato" a Jakarta l'aereo da Denpasar, si era trovato di fronte a una situazione di gravità paragonabile.

I due piloti erano riusciti a fronteggiarla facendo ricorso, tra l'altro, ad una check-list d'emergenza non specificamente studiata per l'avaria in questione: avevano cioè "pescato" nella loro esperienza la soluzione giusta, ma questo non è stato sufficiente ad aiutare la manutenzione a risolvere il problema, né tanto meno a indurre la compagnia a fermare l'aereo.

Detto in parole povere, l'equipaggio del volo Denpasar – Jakarta, pur ignorando l'esistenza e i principi di funzionamento del MCAS, ha dimostrato di possedere le capacità puramente tecniche per fronteggiare comunque l'avaria, ma non la capacità di descrivere in maniera comprensibile il succedersi degli eventi.

Ma il limite più grave è stato quello di non avere avuto sufficiente coscienza della propria autonomia professionale da interrompere il volo stesso rientrando a Denpasar: una soluzione che avrebbe comportato, oltre alla cancellazione del volo, il blocco di un aereo fuori dalla propria base di armamento, provocando con questo disagi e costi alla compagnia.

E questo la dice lunga sul clima che si respira in certi cockpit. ( [continua](#) )

*(6 febbraio 2019)*