

C'è una verità, chiara al punto di risultare lapalissiana, della quale tutti (o quasi) coloro che si sono pubblicamente stupiti del fatto che chi sta dentro la cabina di pilotaggio di un aereo abbia la possibilità di negare l'ingresso a chiunque altro paiono essersi dimenticati, ammesso che lo abbiano mai saputo.

Eccola: la famosa porta blindata (e relativi meccanismi e procedure di blocco e sblocco), resa obbligatoria nei mesi successivi ai tristi eventi dell'11 settembre 2001, è stata concepita esattamente allo scopo di consentire ai piloti di barricarsi dentro alla loro cabina di pilotaggio.

Ovvio, dunque, che quella di GermanWings 9525 non si sia aperta, come del resto era già successo poco più di un anno fa, senza però arrivare al dramma, a quella del volo Ethiopian Airlines 702 del 17 febbraio 2014.

Anche in quel caso fu il copilota a chiudere fuori dalla cabina il suo comandante, solo che lungi dal mettere in atto insani propositi si era limitato a pilotare l'aereo, naturalmente con l'ausilio di tutti gli automatismi, oltre la destinazione prevista di Fiumicino, fino a Ginevra: qui atterrò ormai al limite estremo dell'autonomia, chiedendo asilo politico alle autorità svizzere. Il caso suscitò molto scalpore tra i media, ma pochi parvero intravedere le potenzialità tragiche di questo rinchiudersi in cabina, anche perché, come si suol dire, tutto è bene ciò che finisce bene.

Eppure non era quella la prima volta che un pilota si chiudeva dentro al cockpit. Poco più di un anno prima del dirottamento dell'aereo etiope era avvenuto un caso di suicidio in volo con modalità molto simili a quelle del volo GermanWings. Era stato allora il comandante dell'Embraer 195 di Linhas Aéreas de Moçambique in rotta da Maputo a Luanda a chiudere fuori il suo copilota, per poi picchiare violentemente fino all'impatto col terreno.

Quello che alla maggior parte dei piloti era parso evidente fin dall'adozione delle porte blindate, e cioè che si trattasse di un'arma potenzialmente a doppio taglio, si è dunque rivelato tragicamente vero in almeno un paio di occasioni.

A parte questa considerazione, i piloti non hanno comunque mai accettato di buon grado la segregazione del cockpit, che li obbliga ormai da quasi quindici anni all'applicazione di procedure macchinose nel caso in cui si debbano assentare dal loro posto di pilotaggio per espletare le più elementari funzioni corporali o per raggiungere, sui voli di lungo raggio, il vano di riposo dell'equipaggio.

Periodicamente, si è riproposta l'adozione di una soluzione tesa a isolare una parte ben più ampia, a prua, dove alloggiare servizi igienici e zone di riposo, ma la soluzione non ha mai incontrato il favore delle compagnie aeree, scarsamente allettate dall'ipotesi di sottrarre spazio ai passeggeri, e proprio nella parte più "pregiata" dal punto di vista commerciale, quella delle prime file di sedili.

L'avversità all'isolamento è stata dettata, da parte dei piloti, anche dal timore di poter soffrire di un malore nei brevi periodi in cui si vengono a trovare soli, ma da questo punto di vista la soluzione potrebbe sembrare relativamente semplice: basta infatti far entrare in cockpit un assistente di volo, che potrebbe avvisare tempestivamente l'altro pilota, e tante compagnie lo fanno, e in tanti stati questo è addirittura obbligatorio.

Ma se la soluzione “hostess-in-cabina” ha efficacia in uno scenario di malore da parte dal pilota, altrettanto non si può per quello che riguarda il contrasto di eventuali manovre suicide: troppo facile per un pilota mettere fuori combattimento l'assistente di volo con manovre violente ed estreme, che questi non avrebbe nessuna possibilità di contrastare.

E ci si potrebbe addirittura trovare nella condizione limite in cui l'unico pilota in cabina sia costretto a manovre “strane” dettate da una situazione di emergenza (la prima che mi viene in mente è quella della depressurizzazione): sono manovre delle quali ben difficilmente uno steward capirebbe il senso, e ci si potrebbe dunque trovare nella situazione assurda di un pilota che cerca di fare il suo mestiere mentre un assistente di volo, pur animato dalle migliori intenzioni, tenta di impedirglielo.

Se proprio si vuole evitare di lasciare un solo pilota in cockpit, la soluzione sicura c'è: portare l'equipaggio minimo a tre piloti, e aumentando di conseguenza anche il numero dei piloti impiegati nei voli di lungo raggio, ma dubito che le compagnie aeree (che quei piloti in più li dovrebbero pagare) vedano di buon grado una soluzione del genere. E poi, siamo sicuri che basterebbe?

Eh sì, perché nella casistica degli incidenti aerei abbiamo anche diversi casi di suicidio (o tentato tale) portati a compimento in presenza di ambedue i piloti, perfettamente addestrati e correttamente seduti al loro posto: 31 ottobre 1999, EgyptAir 990; 19 novembre 1997, SilkAir 185; 21 agosto 1994, RAM 630; e 9 febbraio 1982, JAL 350

*(21 aprile 2015)*