

([segue](#)) **IV** - Poco più di un anno fa, a conclusione della [seconda parte](#) di un [articolo](#) che parlava di addestramento al simulatore, avevo affermato che se certe “disgrazie” non capitano a sufficienza dentro ai simulatori di volo, allora è giocoforza che prima o poi si verifichino in volo: ebbene sono (con mio grande rincrescimento) stato facile profeta.

Perché, sempre in rispettosa attesa delle conclusioni dell’inchiesta ufficiale, e prendendo spunto proprio da alcune raccomandazioni preliminari delle autorità che a tale inchiesta sono preposte, non si può fare a meno di notare che solo 10 giorni dopo l’incidente dell’An-148 di Saratov l’Autorità Russa per l’Aviazione Civile (*Rosaviatsiya*) poneva l’accento sulla necessità di alzare il livello di attenzione su: “interazione tra membri di equipaggio” a proposito del completamento corretto delle [check-list](#) ; “esecuzione delle procedure operative standard” in ogni condizione, sia normale che in emergenza; e “azioni degli equipaggi in caso di avaria degli impianti di bordo”, come ad esempio il mancato funzionamento di alcuni impianti (i tubi di

[Pitot](#)

?

NdR

).

Partiamo proprio da quest’ultima osservazione per notare che, in base alle informazioni delle quali siamo in possesso, pare di poter affermare che l’aereo sia in ultima analisi caduto perché i due piloti non sono stati in grado di capire che le contrastanti indicazioni di velocità erano indice di un problema grave, ma circoscritto agli anemometri e, soprattutto, a nessuno di loro è venuto in mente di applicare una delle lezioni di base che si apprendono fin dall’inizio dell’addestramento, e cioè che l’impostazione di un determinato assetto e di un determinato livello di spinta garantiscono comunque di mantenere un aereo in volo.

“Imposta il precalcolato...” era la frase magica che si sentiva ripetere fino alla nausea dentro ai simulatori di volo quando ci si addestrava a fronteggiare, appunto, l’avarìa di qualche indicatore di quota, assetto, prua, velocità. E il “precalcolato”, ovviamente, è diverso a seconda delle fasi di volo e del tipo di aeromobile, ma nella fase iniziale della salita, quella che segue la retrazione di carrello e flap, un assetto longitudinale di circa 10° e le manette al massimo della spinta consentita permettono praticamente a tutti i jet di linea del mondo di continuare la salita senza rischiare né [stallo](#) né *overspeed*.

Non è la condizione ideale per continuare il volo fino a destinazione, ma è comunque una condizione che consente di riprendere fiato, riflettere, capire, comunicare per radio, effettuare le *check-list* del caso, e riportare la situazione sotto controllo. Poi, se tutto torna nella norma, il volo può proseguire; altrimenti si sceglie un piano d’azione alternativo e, al limite, si torna ad atterrare all’aeroporto di partenza.

Il problema è: perché, in questo come in altri casi (e tra questi il più noto è quello di [AF447](#)), i piloti non sono stati in grado di mettere in atto questa strategia? E ancora: perché molti professionisti sembrano dimenticare quelli che altri professionisti indicano come i fondamenti del volo strumentale?

Per capire come questo possa succedere, bisogna forse tornare indietro di molti decenni, ai tempi in cui i piloti cominciavano a fidarsi di strumenti e apparati le cui prestazioni consentivano di fare cose fino ad allora impossibili, ma le cui indicazioni spesso contrastavano con le loro sensazioni fisiche. Di tali “diavolerie”, pur affidando loro le proprie vite, quei piloti diffidavano al punto di addestrarsi a farne a meno, e questo valeva anche per tutte le altre “diavolerie” che con gli anni sono venute, a cominciare dai primi piloti automatici.

Anche in tempi relativamente recenti, all’epoca del mio addestramento in linea, negli ultimi decenni del millennio scorso, non era infrequente “staccare tutto” e “andare a mano”...così, giusto per mantenere l’allenamento. Dentro al simulatore, poi, c’era il tempo di allenarsi anche a fronteggiare con poche risorse situazioni spesso molto intricate.

Oggi questo tempo non c’è più, perché gli aerei sono sempre più affollati di strumenti e “diavolerie” elettroniche con le quali si deve acquisire e mantenere una certa dimestichezza. E mentre la lista delle manovre da fare obbligatoriamente durante addestramenti e controlli al simulatore si allunga di giorno in giorno, la falsa sicurezza generata dal progresso tecnologico e dalle statistiche favorevoli induce molte compagnie (e molte scuole di volo) a ridurre al minimo il tempo (e il danaro) da dedicare alla formazione di base e all’addestramento.

Al punto che negli ultimi anni si sono moltiplicati gli allarmi lanciati dagli esperti di sicurezza aerea sulla perdita di quelle abilità manuali di base (*basic skills*) che una volta costituivano il bagaglio imprescindibile di ogni pilota degno di questo nome.

E quello che a molti pareva eccessivo allarmismo si è trasformato nella carcassa di un aereo precipitato nei dintorni di Mosca.

(14 aprile 2018)