

( [segue](#) ) Come abbiamo visto, in quella sera del 2009 nei cieli di Dublino non è successo nulla di serio: nessun morto, nessun ferito, e aereo ancora perfettamente efficiente. Nonostante tutto, dobbiamo prendere atto che le cose potevano andare in modo molto differente, con conseguenze pesanti.

Vediamo come i protagonisti hanno vissuto la vicenda e quali elementi Human Factor si possono analizzare. Obiettivo dell'analisi non è criticare l'equipaggio, ma cercare di indagare, alla luce degli elementi relativi al fattore umano, quali sono le lezioni che ognuno di noi può trarre per avere una maggiore consapevolezza a bordo.

Il Comandante ha riportato nella sua memoria scritta per gli investigatori, che, accortosi che il Pilot Flying stava deviando sulla sinistra della traiettoria (confermata anche dalla indicazione strumentale del [VOR](#) ), ha chiesto: "Hai la pista in vista?". Il Copilota ha risposto, coerentemente con quello che ha percepito: "Sì, ce l'ho in vista", continuando a scendere su un sentiero sbagliato.

Da parte sua, il Comandante era perfettamente consapevole che si trovavano molto a sinistra della traiettoria finale corretta e che quasi sicuramente avrebbero dovuto effettuare un go around. Inoltre, percependo un disagio nel trovarsi non allineato, chiese alla Torre di controllo se le [luci di pista](#) fossero accese. In realtà, le luci di pista sono costituite da luci diverse: quelle del PAPI (costituito da due luci rosse e bianche orizzontali, simili a quelle che si trovavano sulla costruzione), le Approach Lights, che si estendono verticalmente sul prolungamento asse pista e sono tutte bianche, le luci di Threshold lights (che illuminano l'inizio della pista), le Edge lights (che illuminano i bordi della pista ed infine le Runway end lights che segnalano la fine pista.

Il comandante effettuò un'altra comunicazione, chiedendo: "Sono accese le luci pista 34?". Questa domanda, però, fu registrata solo alcuni secondi prima dell'effettuazione della procedura di [go-around](#) .

Da parte sua, il copilota, di 62 anni, quindi molto esperto, ha riportato le sue sensazioni durante l'avvicinamento. Coerentemente con quelle che erano le sue percezioni, riportò al Comandante: "Ho il PAPI in vista". Una considerazione importante è che il sistema PAPI indica due luci bianche e due rosse per segnalare che l'aereo è su una pendenza corretta, mentre mostra tutte luci bianche quando l'aereo è alto e quattro luci rosse quando è pericolosamente basso. Fortuna ha voluto che le luci di illuminazione dell'albergo, come da normativa, fossero rosse, cosa che ha indotto il pilota ad appiattare la traiettoria; cosa che ha probabilmente salvato l'equipaggio.

Come ricordato a proposito di illusioni ottiche relative alle luci, una luce grande molto distante è uguale ad una luce piccola molto vicina. Tale scenario è molto comune quando si effettuano avvicinamenti a vista in aeroporti immersi nelle grandi città, molto illuminate, come Los Angeles,

o qualsiasi altra metropoli.

E' questa una condizione che può dare adito a confusione tra luci di avvicinamento della pista e impianti di illuminazione di altre entità come costruzioni, strade, oleodotti. Insomma, tutto ciò che presenta una serie di luci allineate può indurre i membri dell'equipaggio a ritenere le luci che hanno di fronte siano quelle della pista che stanno cercando.

Nel nostro caso, tutti e due i piloti si sono fissati su un'immagine cui hanno attribuito il significato di "pista" e su quella hanno continuato. Ecco il significato profondo dell'illusione: si è intimamente convinti di una cosa, ma siamo molto lontani dalla realtà.

Senza saperlo...

antonio.chialastri(at)manualedivolo.it

*(19 dicembre 2012)*