

PILOTI MALATI

Ormai invece di chiedersi se l'aerolinea con la quale voleremo è sicura o meno, o invece di riaprire il consumato discorso sulla sicurezza delle low cost, sarebbe più opportuno domandarsi se il pilota del nostro volo è, mentalmente parlando, nelle condizioni migliori per portarci a destinazione.

Quando nel 2008 decidemmo di scrivere il nostro libro "Piloti Malati" lo facemmo convinti che il pubblico doveva essere informato dei tanti casi di incidenti, o mancati incidenti, avvenuti per il fatto che il pilota era malato. Il problema secondo noi era serio e sottovalutato. E fra le tante patologie ne indicammo una alquanto insidiosa, subdola, quella della malattia mentale, ovvero del pilota mentalmente instabile.



Il libro è ormai fuori commercio, le sue copie esaurite quindi non scriviamo queste note per farci pubblicità, tuttavia non possiamo non notare come la denuncia da noi fatta trattando quell'insolito argomento in anni non sospetti era, e rimane, del tutto attuale.

“Il DC8 della Jal era decollato da Fukuoka con 166 passeggeri ed ora si trovava in fase di atterraggio all'aeroporto Haneda di Tokyo, era il 9 febbraio 1982. Quando mancano pochi attimi a rullare sulla pista, una scena drammatica avviene in cabina di pilotaggio. ‘Capitano cosa sta facendo?’ si sente urlare nelle registrazioni. Era il secondo pilota che tentava di capire cosa il suo comandante di 35 anni stesse combinando. L'aereo aveva già estratto il carrello di atterraggio, i flaps erano estesi a 50 gradi e stava attraversando i 1.000 piedi ad una velocità di 135 nodi. Quando alle 08.43 il primo ufficiale avverte ‘500 piedi’ il capitano secondo le procedure avrebbe dovuto rispondere ‘stabilizzato’, ma rimase in silenzio. Dopo cinquanta secondi il co-pilota avverte il comandante che era prossima la decision height ovvero l'altezza alla quale bisogna decidere se atterrare o riattaccare. Alle 08.44 l'aereo si trovava a 164 piedi ad una velocità di 130 nodi, ed è in questo esatto momento che il capitano stacca l'autopilota e applica il reverse ai motori, l'inversione di spinta cioè che si attua quando l'aereo ha già toccato terra. Il co-pilota tenta disperatamente di riprendere i comandi ma l'aereo va giù ad una distanza di soli 510 metri dalla testata della pista 33R provocando la morte di 24 passeggeri”.

Quando giorni dopo il presidente della Jal tiene la conferenza stampa, svela che dal novembre 1980 al novembre 1981 il capitano era stato sospeso dal servizio in quanto risultato affetto da disturbi psicopatici,

da gastrite cronica, nonché soggetto a turbe depressive e allucinazioni. Dal 20 novembre 1981, dopo un periodo di prova, era tornato ai comandi del DC-8 in quanto, in base ai controlli medici, era stato ritenuto idoneo anche se abilitato alle sole rotte domestiche.

Il caso della Jal, ripreso dal libro in questione, è stato un episodio isolato, unico ? Purtroppo no, è solo uno fra i tanti occorsi. E per ricordare l'ultimo non bisogna andare di molto indietro nel tempo: il 29 novembre 2013 un Embraer 190 delle Linee Aeree del Mozambico (LAM) si è schiantato a terra provocando la morte di tutti i 33 occupanti per una deliberata azione del pilota, rimasto solo in cabina di pilotaggio. In questo ultimo incidente le indagini rivelarono trattarsi di persona affetta da dispiaceri familiari.

La dinamica di questo incidente ricalcava in maniera impressionante quello di Germanwings 9525: improvvisa discesa dalla quota di crociera (FL380) fino all'impatto con il terreno, il tutto durato sette minuti dalle 11.09 alle 11.16 , ma sinceramente ci sembrava alquanto irriverente e fuori luogo scrivere nell'immediatezza dell'evento "il pilota era malato" o "il pilota si è suicidato" , ci siamo invece limitati a dire nel nostro precedente comunicato (*Newsletter 4/15*) che sembrava "quasi che i due piloti erano completamente incoscienti o passati a miglior vita."

A questo punto, avendo aperto l'argomento, è d'obbligo aggiungere che il caso del volo scomparso MH370 con ogni probabilità rientra anch'esso in questa tipologia di incidente con l'unica differenza che mentre l'Airbus di Germanwings è finito a terra e i registratori di bordo ci hanno svelato i suoi segreti, ormai l'oceano e il troppo tempo trascorso non ci permetteranno mai di sapere cosa con esattezza è accaduto nella cabina di pilotaggio del Boeing 777 malese.

Verosimilmente fra le prime misure che verranno adottate a livello internazionale vi sarà quella dell'obbligo di assicurare sempre la presenza di due persone nel cockpit, così come avviene per i vettori battenti bandiera USA.