

AIR INDIA 171 = GERMANWINGS 9525 ?

E' risaputo che la fase di decollo e di salita iniziale rappresentano un delicato momento il quale richiede intensa concentrazione per entrambi i piloti. Essi debbono assicurare che l'aeromobile mantenga un rateo di salita costante, consentendo al contempo un aumento graduale e controllato della velocità dell'aria. In circostanze normali, i piloti devono verificare che gli strumenti confermino un rateo di salita positivo e quindi retrarre il carrello. Questo compito viene normalmente svolto dal pilota che controlla (PM) su ordine del pilota che vola (PF), ed è seguito dall'immediato spostamento manuale verso l'alto della leva di controllo del carrello, situata sul pannello strumenti anteriore. Nel caso di Air India 171, nessuno ha chiesto l'arretramento del carrello e nessuno lo ha selezionato. Evidentemente erano presi da ben altre criticità.

In una nostra precedente newsletter (1) abbiamo informato che il Boeing 787 è dotato di registratori innovativi, gli *Enhanced Airborne Flight Recorders* (EAFR) ed è grazie a ciò se ad appena un mese di distanza dalla tragedia siamo in grado di apprendere i particolari su questo incidente.

Ebbene l'11 luglio scorso il dipartimento indiano per le indagini sugli incidenti aerei ha pubblicato il rapporto preliminare e da questo abbiamo appreso il movimento degli interruttori di controllo del carburante (FCS): due piccoli interruttori all'estremità poppiera della console centrale della cabina di pilotaggio, facilmente raggiungibili da entrambi i piloti.

E' possibile che uno dei piloti abbia selezionato questi interruttori da "Run" a "Cut Off", fermando i motori in una critica fase subito dopo che l'aereo ha staccato il carrello da terra?

Diamo uno sguardo approfondito su questi interruttori (FCS). Ce ne sono due, uno per ogni motore di un 787. Hanno due impostazioni: Cut Off e Run. La prima azione da parte dell'equipaggio per avviare i motori di un 787 a terra è quella di impostare gli interruttori su Run.

A terra o in volo, impostando gli interruttori su Cut Off si interrompe il flusso di carburante ai motori. Ciascun interruttore è dotato di un meccanismo di blocco che impedisce di spostarlo accidentalmente e di staffe di protezione ai lati della coppia per evitare il contatto involontario con gli oggetti. Per passare da un'impostazione all'altra, gli interruttori devono essere prima estratti contro una forza a molla per rilasciare un meccanismo di blocco, quindi spostati verso l'alto o verso il basso. **Una operazione abbastanza complessa che non può passare inosservata e che avrebbe dovuto far esclamare in un tono CONCITATO all'altro pilota "ma che stai facendo?" frase che da quanto si apprende dal Rapporto Preliminare non risulta essere stata pronunciata. Invece con tono apparentemente normale: "one of the pilots is heard asking the other why did he cutoff. The other pilot responded that he did not do so."** (2)

Secondo il rapporto dell'AAIB, subito dopo il decollo ad Ahmedabad, questi interruttori sono stati spostati da Run (posizione alta) a Cut Off (posizione bassa). Prima è stato spostato l'interruttore di sinistra e un secondo dopo quello di destra. Questa azione ha interrotto il flusso di carburante a entrambi i motori.

Non esiste una funzione automatica che possa spostare questi interruttori, quindi devono essere stati spostati manualmente **o da qualcosa che li ha colpiti fisicamente**. Poi, circa 10 secondi dopo, uno dei piloti ha tentato di riavviare i motori riportando entrambi gli FCS a Run.

Ma è lo stesso rapporto dell'AAIB a chiarire che: *"Quando gli interruttori di controllo del carburante vengono spostati da CUTOFF a RUN mentre l'aeromobile è in volo, ciascun motore a doppia alimentazione (FADEC) gestisce automaticamente una sequenza di riaccensione e recupero della spinta con l'introduzione del carburante. L'EGT [temperatura dei gas di scarico in VT-ANB] è stato osservato in aumento per entrambi i motori, indicando la riaccensione.*

Tutto chiarito quindi? Siamo in presenza di un caso di suicidio? Non proprio, in quanto dovrà venir appurato **se siamo in presenza di errori involontari che di certo non sono mancati in passato.**



Foto tratta dalla pag.10 del Rapporto Preliminare AAIB. Abbiamo evidenziato con cornice verde la posizione dei due interruttori incriminati

Le cronache della sicurezza volo sono ricche di casi di errori involontari grossolani tali da sembrar quasi incredibili. Noi ne abbiamo già citato uno nella già citata precedente newsletter ma qui potremmo ricordarne uno ancor più recente, avvenuto il 15 gennaio 2023 allorché un ATR72 della Yeti Airlines sia stato inavvertitamente portato al disastro durante la fase di atterraggio (72 vittime) e circa il quale il rapporto investigativo precisò che *“Al pilota di controllo (PM) era stato chiesto dal pilota in volo (PF) di aumentare l'impostazione dei flap da 15 a 30 gradi, ma invece di muovere la leva dei flap, ha spostato la coppia di leve di condizione del motore nella posizione che richiede alle eliche di mettersi in piuma e smettere di girare.”*

Ebbene sì anche questo può accadere in cabina di pilotaggio: spegnere i motori per sbaglio!

Di certo se uno dei piloti dell'AI171 sapeva cosa stava facendo quando ha spostato l'FCS, doveva sapere che la sua azione avrebbe portato alla morte di tutti coloro che si trovavano a bordo del Boeing 787 e ciò per il semplice motivo che ben difficilmente vi sarebbe stato tempo sufficiente per ripristinare l'energia utilizzabile una volta che era stata tagliata.

Siamo quindi alle prese con un caso di suicidio? Questa non sarebbe affatto una novità.

I casi di aerei fatti schiantare a terra dalla deliberata azione di uno dei piloti non mancano nelle cronache aeronautiche anche se da noi in Europa si parla sempre e soltanto di Germanwings 9525 in quanto avvenuto in prossimità dei nostri cieli. E siamo altresì certi che quando il relitto di MH370 verrà recuperato anche in quale caso si scoprirà che qualcuno da bordo ha volutamente condotto nel bel mezzo dell'Oceano Indiano il Boeing 777 e con lui tutte le 239 persone a bordo.

Questa la lista dei casi conclamati:

9 febbraio 1982 DC8 JAL Il pilota ha innestato in volo gli inversori di spinta dei motori numero 2 e 3. Il primo ufficiale e l'ingegnere di volo riuscirono a riprendere parzialmente il controllo, ma l'aereo si schiantò nella baia di Tokyo, uccidendo 24 delle 174 persone a bordo.

21 agosto 1994 ATR42 Royal Air Maroc. Fatto schiantare intenzionalmente a terra dal pilota, tutti morti i 44 morti a bordo.

19 dicembre 1997 B737 Silk Air. L'NTSB degli Stati Uniti ha dichiarato l'incidente essere un caso di suicidio, mentre l'NTSC indonesiano ha indicato la causa come indeterminata. Un'indagine privata ha inoltre attribuito la causa a un difetto del timone dell'aereo.

11 ottobre 1999 ATR42 Air Botswana. Un pilota ha requisito e poi fatto schiantare un aereo dell'Air Botswana contro un gruppo di velivoli all'aeroporto internazionale Sir Seretse Khama di Gaborone, in Botswana, distruggendo sia l'aereo che i velivoli parcheggiati a terra, il pilota sequestratore, unica vittima, aveva problemi mentali.

31 ottobre 1999 B767 Egyptair. Dopo che il capitano aveva lasciato la cabina di pilotaggio, il registratore vocale della cabina ha registrato il primo ufficiale che pregava, mentre disattivava il pilota automatico e spegneva i motori, facendo entrare l'aereo in picchiata e facendolo precipitare nell'Oceano Atlantico. Le ragioni del suo gesto non sono state determinate. Il National Transportation Safety Board statunitense ha concluso che l'incidente è stato un suicidio, mentre l'Autorità per l'aviazione civile egiziana ha attribuito la colpa a un guasto nel sistema di controllo dell'ascensore causato da azioni deliberate del primo ufficiale. 217 vittime.

29 novembre 2013 E190 Mozambique Airlines. Il pilota si è schiantato intenzionalmente con l'aereo. Secondo il registratore vocale, il copilota era bloccato fuori dalla cabina di pilotaggio. Il pilota aveva problemi finanziari e psicologici.

24 marzo 2015 Airbus 320 Germanwings. Il copilota Andreas Lubitz, precedentemente in cura per depressione e tendenze suicide, ha chiuso il capitano fuori dalla cabina di pilotaggio prima di schiantarsi contro una montagna vicino a Prads-Haute-Bléone, nelle Alpi di Alta Provenza, in Francia. 150 vittime.

Ai quali, a parere di chi scrive, vanno aggiunti:

-21 marzo 2022 China Eastern Airlines volo 5735 (B737) 132 vittime;

-8 marzo 2014 Malaysia Airlines volo 370 (B777) 239 vittime.

Siamo certi che l'AAIB investigherà anche sulla vita privata dei due piloti in quanto, per dirla all'italiana, "è un atto dovuto" nei confronti dei famigliari delle 241 vittime che sarebbero dovute scendere a Gatwick.

Precisiamo che l'ipotesi dell'atto deliberato non è stato ufficializzato da alcuna inchiesta conclusiva, ma abbiamo ritenuto opportuno far conoscere i non pochi casi avvenuti nel mondo di incidenti causati da atto deliberato di piloti depressi o malati.

NB: Fermo restando che lo spegnimento dei motori potrebbe essere stato un errore del tutto involontario, nel corso dell'articolo in rosso abbiamo evidenziato i particolari che non quadrano con l'ipotesi del volontario spegnimento.

(1) NL n. 43/25 "I registratori di volo Air India 171" ; <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-43-2025.pdf>

(2) Rapporto preliminare AAIB, Pag.14.

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."