

ytali. intervista un pilota italiano di linea, in servizio da 15 anni, con oltre tremila ore di esperienza sugli A-320 family, per capire meglio la dinamica dell'incidente dell'Airbus della compagnia aerea Germanwings, avvenuto nel **sud della Francia**.

**Il CEO della Lufthansa (che controlla la low cost Germanwings)** afferma che "l'incidente è inspiegabile" e che "i migliori esperti sono al lavoro e sono sicuro che troveremo le risposte". La notizia importante è che una delle scatole nere dell'aereo - quella con le voci dei piloti, ma anche i rumori, l'ambiente all'interno, il motore, gli allarmi che sono scattati - sia stata recuperata. Purtroppo sembra che sia danneggiata ma il ministro dell'Interno francese, Bernard Cazeneuve, ha affermato che "comunque può fornire informazioni utili".



Tu cosa ne pensi al riguardo?

Penso che l'incidente sarà spiegabile solo quando si scaricheranno e analizzeranno i dati del *cockpit voice recorder* (CVR) e del *flight data recorder* (FDR).

Infatti il CVR registra i suoni presenti in cabina di pilotaggio memorizzando un periodo di tempo che può variare dall'ultima mezz'ora alle ultime due ore, sovrascrivendo a ciclo continuo con la registrazione in corso, quanto precedentemente registrato. I microfoni posti nella cabina di pilotaggio captano le comunicazioni tra i piloti, con i controllori del traffico, con altro personale presente e tutti i rumori ambientali, tra cui quelli che nelle indagini possono rivelarsi preziosi per comprendere le dinamiche degli impatti.

Mentre il *flight data recorder* (FDR), che ho citato all'inizio, registra i parametri di volo di natura numerica relativi alle ultime 25 ore di funzionamento, sovrascrivendo quelli precedentemente registrati. Tra i parametri generalmente registrati vi sono velocità, quota, prua, posizione dell'aereo, accelerazioni, posizione dei comandi, posizione delle superfici mobili, parametri motore.

Pensi che tra le cause ci possa essere anche un problema di manutenzione degli aerei?

Tendo ad escluderlo. Non ci sono problemi di manutenzione degli aerei anzi sono piuttosto attenti a quest'aspetto.

Convieni sul fatto che al momento sia impossibile sapere la causa dell'incidente? Pensi che si possano fare delle ipotesi?

Le ipotesi plausibili, a mio avviso, potrebbero essere tre. Ovviamente sono solo ipotesi che però ho condiviso anche con altri colleghi. La prima è che ci potrebbe essere stata una decompressione esplosiva ossia una perdita di pressione della cabina. In questi casi la prassi è *l'emergency descent*

cioè la discesa di emergenza. E' possibile che abbiano iniziato la discesa d'emergenza e poi siano svenuti. La seconda ipotesi è che ci sia stato del fumo nel cockpit. E la terza è che il computer di volo abbia reso difficile il controllo dell'aereo. Germanwings e Lufthansa sono la stessa compagnia. Gli airbus sono gli stessi: Germanwings ha dei costi inferiori ma quell'aspetto dipende dalla gestione del personale in modo differente, dall'utilizzo di aeroporti differenti etc ma non ha nulla a che vedere con la qualità degli airbus.

Trenta voli sono stati cancellati in tutta Europa, di cui 7 in partenza da Dusseldorf, dopo lo schianto di ieri dell'aereo Germanwings in Provenza, nel sud della Francia. Come mai gli equipaggi della compagnia sono rimasti a terra?

Sono rimasti a terra perché esiste una motivazione che si chiama "*emotional distress*" e dunque se una persona dell'equipaggio non si sente in condizioni psico-fisiche per volare può decidere di non farlo, a sua discrezione ovviamente.

Pensi che la Lufthansa stia gestendo bene tutta la situazione?

Sì, la sta gestendo in modo ineccepibile. Sono molto scrupolosi e stanno facendo tutto quello che va fatto in queste situazioni.