

Voli notturni più rischiosi?

Scritto da Opinioni e contributi in AnalisiAeronautica, 3 Febbraio 2010 @15:54

di Antonio Bordoni

Iniziano a trapelare dettagli sul disastro di Beirut che ha visto 90 persone perdere la vita sul Boeing 737 della Ethiopian Airlines inabissatosi nel mar Mediterraneo pochi minuti dopo il decollo dalla capitale libanese. Il velivolo era stato autorizzato ad una SID dalla pista 21 che lo avrebbe dovuto portare sul radiofaro CAK (Chekka VOR) con una virata a destra. Così facendo il 737 veniva ad intersecare due traffici in avvicinamento da nord per la pista 16; l'ATC libanese chiedeva pertanto al velivolo di liberare l'area girando a sinistra assumendo una prua di 270°. Il Boeing interrompeva la virata a destra e assumeva una prua verso nord girando poi effettivamente a sinistra, ma anziché proseguire su questa rotta continuava ulteriormente la virata, in pratica assumendo una prua che lo riportava verso l'aeroporto. Ed è proprio durante questa virata non prevista a sud, ad una quota di 9000 piedi, che l'aereo finiva in mare. Il tutto in ore notturne in condizioni meteo non proprio ottimali. Questo disastro aereo notturno si va ad aggiungere ad una consistente lista di incidenti avvenuti di notte, per la maggior parte sul mare, in avvicinamento o subito dopo il decollo.

I precedenti

Il primo caso rientrante in questa tipologia può essere l'A320 della Gulf Air che, nell'agosto del 2000, dopo due mancati avvicinamenti notturni sullo scalo di Bahrain, al terzo tentativo finì in mare provocando la morte di tutti i 143 occupanti. L'avvicinamento era stato condotto senza l'ausilio dell'ILS e il rapporto parlò di disorientamento spaziale chiedendo alla compagnia un più efficace training riguardante le fasi critiche quali i CFIT e la reazione degli equipaggi ai GPWS.

Nel gennaio 2004 un Boeing 737 della Flash Air dopo essere decollato in ore notturne dall'aeroporto di Sharm El Sheikh finì in mare provocando la morte dei 148 occupanti. In questo caso oltre allo "spatial disorientation" fu tirato in causa anche il fatto che il comandante del velivolo veniva da una pregressa esperienza fatta prevalentemente su velivoli militari da combattimento di costruzione sovietica e pertanto era abituato a riferirsi ad indicazioni fornite dallo strumento di orizzonte artificiale di concezione russa.

Due anni più tardi di nuovo un Airbus 320 della Armavia finisce nel mar Nero durante l'avvicinamento notturno a Sochi: tutti morti a bordo (113) quando l'aereo precipita dopo un atterraggio abortito.

Il 14 ottobre 2008 un Boeing 737 della compagnia Aeroflot-Nord precipitava durante un volo notturno alla periferia della città di Perm in Russia, situata in prossimità del fiume Kama, causando la morte degli 88 occupanti a bordo. Il rapporto precisa che il pilota ha sofferto di disorientamento spaziale durante l'avvicinamento notturno in volo nelle nubi. Anche in questo caso venne appurato che il pilota non era abituato all'ADI (indicatore di assetto e direzione con barre di tendenza, ovvero orizzonte artificiale integrato) in uso sugli aeromobili costruiti in occidente.

Nel 2009 è stata la volta dell'A310 della Yemenia finito in mare durante l'avvicinamento notturno alle isole Comore. Per questo incidente ciò che finora si sa è che si è verificato uno stallo a bassa quota durante il "circling" per l'atterraggio.

Ultimo della serie l'incidente alla Ethiopian Airlines che mostra inquietanti similitudini con quanto avvenuto a Sharm El Sheikh nel gennaio 2004.

Nel mezzo di questi due ultimi incidenti possiamo mettere anche l'A330 dell'Air France, sia pur precisando che per questo evento le cause sono ancora tutte da determinare.

Qualcosa in comune?

Un filo comune lega questi disastri aerei: le ore notturne e quella condizione che in gergo tecnico viene classificata sotto la categoria "loss of control, loss of situational awareness". E forse varrà la pena precisare che nella nostra lista ci siamo limitati a elencare incidenti avvenuti nelle ore notturne, ma di certo non mancano incidenti rientranti sotto la medesima categoria occorsi nelle ore diurne. Valga per tutti l'incidente al Boeing 737 della Adam Air (102 vittime) il primo gennaio 2007 nel rapporto del quale viene fra l'altro precisato che "The pilots had not received training in aircraft upset recovery, including spatial disorientation." L'analisi congiunta di queste "occurrences" sembrerebbe indicare che siamo in presenza di una serie di eventi che non possono non suggerire di puntare ad un più efficace addestramento degli equipaggi. Forse sarà il caso di iniziare a parlarne e intraprendere questa strada, in quanto non è accettabile che di questo aspetto si parli solo a posteriori.

Quando l'aereo è governabile, ma si trova ad operare in condizioni critiche, è indubbio che l'ultima barriera prima del disastro è fornita dalla preparazione dell'equipaggio.

Il 3 dicembre scorso, cinque mesi dopo la sciagura dell'A330 Rio-Parigi, la compagnia Air France faceva sapere di aver istituito un "safety panel" che tutti gli osservatori riconducevano alle polemiche all'interno della compagnia on "how pilots are trained and managed" (1).

Ci auguriamo che quelle compagnie che sanno di avere problemi di tal genere non aspettino che un loro aereo precipiti prima di fare altrettanto.

(1) Wall Street Journal, "Air France to reveal safety Panel", 3 dicembre 2009