

SARATOV CRASH: altri 71 morti per le sonde Pitot

Non avremmo mai pensato che un incidente del genere sarebbe potuto accadere. Di certo se un pilota proveniente da una compagnia africana abituato ad operare in ambienti da 50 gradi all'ombra, fosse stato alla guida dell'Antonov 148 incidentato, quanto sta emergendo dalle indagini potrebbe trovare una sua "giustificazione"; ma che un pilota russo abituato a volare in climi polari estremamente rigidi si dimentichi di attivare il riscaldamento dei tubi di pitot quando l'aeroporto dal quale decolla è coperto di neve, è qualcosa di assolutamente incomprensibile. E per la verità se uno lo dimentica, ci dovrebbe essere il secondo a ricordarlo.

Dalla prime indagini risulta che a causare la tragedia che ha visto la morte di 71 passeggeri (65+6) sia stato il fatto che **non era stato attivato il riscaldamento delle sonde pitot**, le famose sonde di cui tanto si è parlato nel caso dell'incidente del giugno 2009 all'Airbus 330 di Air France (228 vittime).

Cosa accade quando le sonde pitot ghiacciano è presto detto: i computer di bordo ricevono informazioni contrastanti, assolutamente non congrue sulla velocità dell'aereo ed emettono comandi di guida in pratica "incomprensibili" per chi si trova al comando dell'aereo. Quando diciamo "incomprensibili" sia ben chiaro che, specialmente di giorno quando c'è il riferimento all'orizzonte, il pilota **ha sempre la possibilità di capire quanto sta accadendo** e di porvi rimedio, ma evidentemente ciò non è avvenuto nel caso in esame (così come non era accaduto nell'incidente Air France). Se gli interventi sono inappropriati si giunge allo stallo e alla caduta del velivolo.

Quanto sopra riportato riflette ciò che sta emergendo dalla lettura dei dati decodificati del Flight Data Recorder e deve essere interpretato come un rapporto preliminare; sarà infatti determinante apprendere cosa è accaduto nel cockpit al verificarsi della inaspettata situazione di emergenza, e ciò potrà essere spiegato solo dalla lettura del CVR (Cockpit Voice Recorder) che deve ancora avvenire.

La incredibile dimenticanza ci riporta però a quanto da noi detto nella Newsletter n. 10 del 12 febbraio quando dopo aver esposto il completo operativo svolto dalla macchina RA-61704 nel giorno dell'incidente, annotavamo quanto segue: *"Secondo l'operativo svolto dalla macchina RA61704 da noi sopra esposto, l'equipaggio dovrebbe aver preso servizio intorno alle 05.30 della giornata. Il volo incidentato era il quarto effettuato dall'equipaggio il quale risultava pertanto in servizio da circa nove ore. **L'ipotesi "fatigue" non va pertanto scartata.**"*

Infatti, annotavamo che se non è avvenuto alcun cambio di equipaggio i due piloti al comando dell'Antonov erano in servizio da nove ore.

(1) Per la precisione così si esprime il comunicato della *Russian Interstate Aviation Committee* (IAC) che sta investigando sull'incidente: "A factor in the development of a special situation in the flight could be the wrong data about flight speed on pilots' indicators which was likely due to iced pitot tubes (speed probes) while their heating systems were shut off."

Safety Newsletter 12/2018 del 14 Febbraio 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)

www.air-accidents.com