

IL VOLO KAM AIR 904

Recentemente alcuni articoli apparsi su quotidiani nazionali hanno riaperto il caso dell'incidente occorso il 3 febbraio 2005 al Boeing 737 della compagnia afgana Kam Air nel quale hanno perso la vita tutti i 105 occupanti compresi tre cittadini italiani. (1)

La tesi sostenuta è quella del "non fu incidente".

L'evento, dobbiamo ammetterlo, non fu trattato con particolare approfondimento soprattutto perchè avvenuto in una zona "calda" che da decenni attraversava, e tuttora attraversa, turbolenze politiche: l'Afganistan e i suoi perenni conflitti. Ricordiamo come nell'immediatezza dell'evento il leader talebano Mullah Dadullah emise un comunicato precisando di essere completamente estraneo all'evento esprimendo il suo rammarico per le vittime; l'incidente avvenne in una zona tutt'altro che tranquilla tanto che i soccorritori ebbero problemi con le mine cui pullulava l'area ove l'aereo era caduto.

● **La compagnia aerea**

Il B737 era in wet-leasing (2) dalla compagnia aerea Phoenix Airlines ed operava un servizio domestico fra Herat e Kabul.

Nell'anno successivo all'incidente, nel 2006, la UE lanciò la prima blacklist delle compagnie aeree e la Phoenix Aviation vettore di nazionalità del Kirghizistan era ricompresa nell'elenco dei vettori soggetti a divieto operativo totale sul territorio della Comunità. (3)

La compagnia aerea in questione era stata fondata nel 1996 con base a Sharjah nell'UAE e nell'ottobre 2005, quindi pochi mesi dopo l'incidente di cui trattiamo, prese la nuova denominazione di Ave.com la quale è tuttora operativa. Attualmente però la Kam Air, così come tutte le compagnie afgane sono ricomprese nell'ultima black list della UE e pertanto non possono operare nell'area comunitaria.

● **L'aereo**

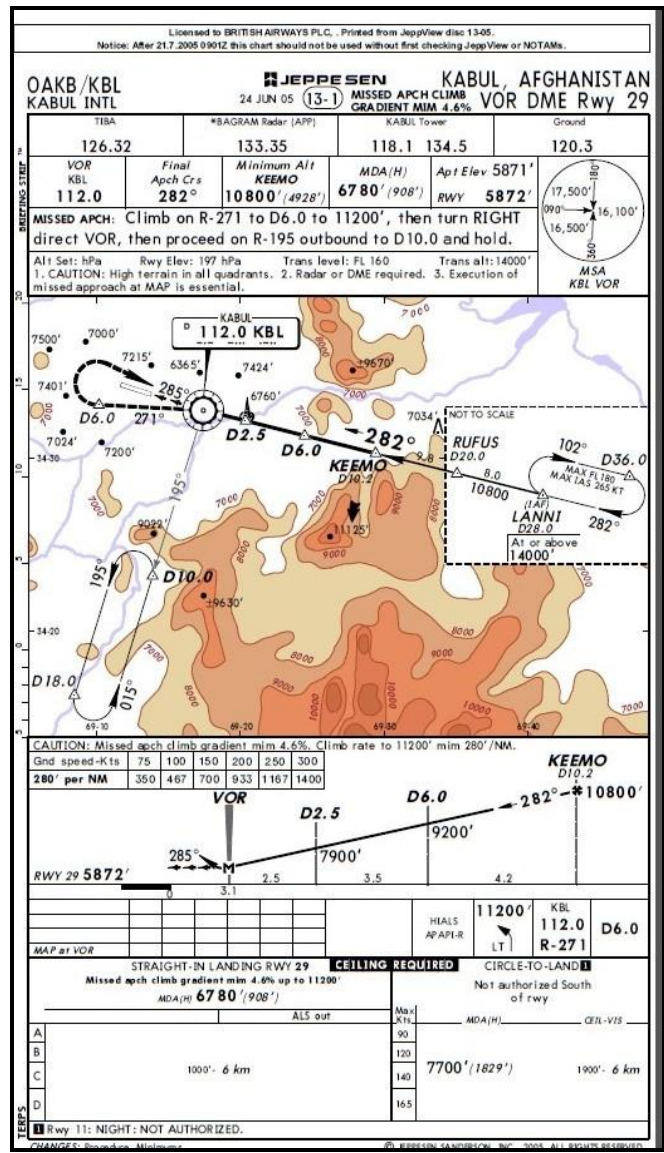
Si tratta di un Boeing 737 serie 200 (4) consegnato nel gennaio 1980 alla compagnia canadese Nordair. L'aereo prima di essere preso dalla Phoenix Aviation (agosto 2004) era passato per ben undici compagnie aeree.

● **Il rapporto investigativo**

Il rapporto sull'incidente venne reso pubblico nel febbraio del 2006 un tempo del tutto rispettabile tenuto conto dei problemi che attraversava la nazione afgana. Come vedremo comunque molti sono gli interrogativi rimasti senza risposta.

Ricordiamo che ancora a gennaio di quest'anno la Kam Air ha riferito che nove membri del suo staff sono stati uccisi in un attacco dei talebani in un albergo di Kabul - sette impiegati ucraini e due impiegati di Kam Air venezuelani. Kam Air aveva affittato 50 camere per il loro personale straniero all'hotel, descritto come uno dei "più pesantemente sorvegliati" della capitale. Cinque erano piloti e quattro membri dell'equipaggio. In seguito, oltre 50 lavoratori stranieri della compagnia aerea hanno lasciato il paese e, entro il 26 gennaio, cinque dei suoi nove aerei sono rimasti inattivi a causa della mancanza di personale.

● **La dinamica della sciagura**

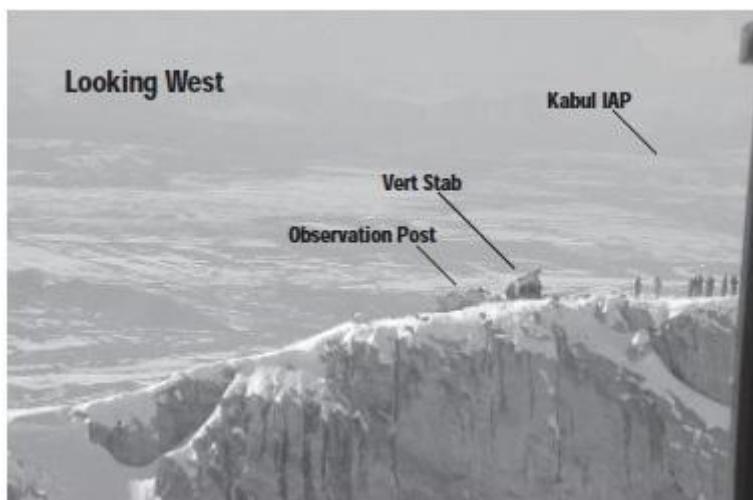


Mostriamo una cartina di avvicinamento pista 29 dell'anno 2005 per meglio seguire quanto andremo a commentare. Le ore indicate si intendono UTC.

- 10.40:21 l'aereo avverte che il suo tempo stimato di arrivo (ETA) a Kabul sono le 10.55;
- 10.41:37 primo contatto con Bagram Radar Control;
- 10.42:29 Il velivolo si trova a FL 270, viene invitato a squakkare il codice 4743 e viene istruito a "descend using Visual Approach Rules (VFR) at the captain's discretion" (5)
- 10.43:13 avvalendosi del radioausilio DME del VOR di Kabul l'aereo è in grado di precisare che si trova a 40 miglia di distanza dal radiofaro; viene informato che la pista in uso è la 29 e che l'avvicinamento avverrà in procedura VOR/DME (*in pratica come illustrata nella nostra carta surriportata*);
- 10.43:58 Bagram informa dell'avvenuto contatto radar. L'aereo si trova a 35 miglia di distanza; secondo quanto precisa il rapporto, il controllore avverte che il VOR deve essere sorvolato non al di sotto del FL130, ovvero non sotto i 3960 metri.
- 10.48:41 Sono trascorsi cinque minuti e l'aereo riporta di essere a FL130 ovvero a 3960 metri; il 737 viene istruito a proseguire inbound al VOR; l'equipaggio conferma ricezione del messaggio.
- 10.50:11 viene perso il contatto radar e l'aereo non risponde alle chiamate.

Ciò che rimane del Boeing 737 verrà ritrovato sulla sommità del monte Shapiri Ghar a una altitudine di 9960 piedi , trenta chilometri circa 19 miglia, a sud-est dell'aeroporto di Kabul, il quale sarà bene ricordarlo ha una elevazione di ben 5871 piedi.

CVR e FDR non disponibili, il rapporto chiude avvertendo trattarsi di un CFIT (Controlled Flight into terrain) e che l'aereo *"was controllable until the time of impact"* . (6)



In questa foto è ben visibile la posizione geografica del punto di impatto rispetto alla pista di atterraggio. Il relitto dell'aereo è stato localizzato alle coordinate 34°32N 69°09E ; l'aeroporto si trova invece a 34°34N e 69°12E

● **Questioni non chiarite dal rapporto**

✓ Per quale motivo il controllore radar non ha avvertito l'equipaggio del volo 904 che l'aereo stava deviando dalla rotta prescritta per l'avvicinamento? Come si può vedere dalla carta di avvicinamento la rotta che porta alla pista 29 è contornata di picchi montuosi e in un tale scenario è pressochè d'obbligo avvertire l'aereo di eventuali deviazioni dalla traiettoria prevista. E infatti al punto 3.1.12 del rapporto è precisato che il controllore di Bagram (7) non ha avvertito che l'aereo stava andando fuori rotta e ciò malgrado fosse chiaro che *"the aircraft was not adhering to the VOR/DME approach procedure"* . Ma il rapporto nulla specifica circa le giustificazione del controllore, ne si parla di un eventuale interrogatorio con lui condotto.

✓ Le frequenze di lavoro del radiofaro VOR/DME non risentono di eventuali condizioni meteo avverse come era quella prevalente al momento dell'incidente (precipitazioni nevose) e comunque in condizioni meteo critiche il capitano avrebbe dovuto più che mai seguire le indicazioni del vettoramento sulla radiale del VOR (282 gradi inbound).

✓ Altro punto non chiarito dal rapporto è quello relativo all'apparato GPWS. Al punto 2.10 si precisa che il Boeing 737 era dotato del Ground Proximity Warning System il quale, in un eventuale sfioramento della rotta prescritta avrebbe dovuto allertare l'equipaggio che di fronte a loro vi erano ostacoli da evitare attivando il ben noto segnale vocale "pull up".

✓ Per quale motivo (punto 1 delle Factual information) l'aereo che avrebbe dovuto effettuare un atterraggio strumentale viene autorizzato a scendere di quota avvalendosi delle procedure VFR ovvero ricorrendo a regole visuali? Il punto va considerato avendo presenti le condizioni meteo non certo ottimali.

● **Conclusione**

Troppi i punti non chiariti. Fra i più evidenti dei quali citiamo:

- Mancano informazioni che evidentemente avrebbe dovuto fornire il vettore aereo, Phoenix Aviation, del perché l’FDR non ha registrato alcun dato.
- Mancano informazioni sulla mancata informativa fornita dall’operatore radar che in pratica ha visto l’aereo andare fuori rotta ma non lo ha avvertito.

E’ un incidente “accettabile” negli anni cinquanta quando si volava senza l’ausilio del radar, senza il GPWS, senza VOR ma solo con gli NDB che ti mandavano fuori rotta, ma non certo nell’anno 2005.

(1) Secondo quanto riportato dal Corriere della Sera in data 31 maggio 2018 i nomi dei tre cittadini italiani sono Gigi Barattin, Andrea Pollastri e Bruno Vianini. Molti siti sulla rete continuano a parlare di 104 vittime, ma il rapporto emesso nel febbraio 2006 dalle autorità afgane specifica che a bordo si trovavano 97 passeggeri e 8 membri di equipaggio per un totale di 105 occupanti.

(2) La formula *wetlease* prevede che oltre all’aereo venga fornito anche l’equipaggio.

(3) Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006

(4) Si tratta del *construction number* 22075, l’ultima immatricolazione era EX-037. La Kam Air da parte sua è una compagnia afgana fondata nel 2003. E’ stata la prima compagnia aerea privata dell’Afganistan ed è tuttora operativa.

(5) Dalla pagina 3 del rapporto, sezione *Factual information*

(6) Dalla pagina 15 del rapporto punto 2.8

(7) A Bagram era, ed è tuttora, situata una base aerea militare Usa. Il 29 aprile 2013 un Boeing 747 cargo della National Airlines, diretto a Dubai, si è schiantato al suolo per un problema di carico subito dopo il decollo, uccidendo all’istante i sette membri dell’equipaggio, tutti americani.

Safety Newsletter 25/2018 del 1 Giugno 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)

12/2018 : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)

13/2018 : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)

14/2018 : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)

15/2018 : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)

16/2018 : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)

17/2018 : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)

18/2018 : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)

19/2018 : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)

20/2018 : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)

21/2018 : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)

22/2018 : L’incidente dell’Avana (18 maggio 2018)

23/2018 : L’incidente dell’Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)

24/2018 : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)