

LA LEZIONE DI YV-2081

Dobbiamo ammettere che almeno nel caso dell'incidente del 2008 ci siamo sbagliati. Quindi la prima lezione è per noi stessi. La nostra tesi, quella di imputare i tre incidenti del 1997, 2008 e 2013 a dirottamenti forzati si è rivelata, almeno per quanto riguarda l'evento del 2008, errata. Il motivo che ci aveva portato alle nostre conclusioni è che se è accettabile per UN incidente aereo che non si riesca, o si ritardi, ad individuare una traccia del relitto, allorché spostiamo questa tesi a ben tre eventi diventa inevitabile pensare a qualche altra pista. E dal momento che l'area in questione è interessata al triste quanto ben noto fenomeno del narcotraffico la nostra ipotesi non si poteva di certo ritenere fantascientifica. Detto ciò ed avendo di fronte le foto del relitto vorremmo far presente alcuni punti interrogativi che rimangono tuttora aperti su questo incidente.

Un primo punto è costituito dal fatto che alle ore 09.23 il pilota Esteban Bessil comunica con una chiamata di routine che la posizione del velivolo è a 7000 piedi e che passa sotto la torre di Los Roques. Alle 09.38 però, ovvero quindici minuti dopo, lo stesso Esteban avverte che si trova a 3.000 piedi con entrambi i motori che l'hanno piantato. Non è normale che vi sia stato un quarto d'ora di completo silenzio radio mentre l'aereo scende di ben 4.000 piedi rispetto alla quota assegnata e mentre si verifica una emergenza per il contemporaneo spegnimento dei due motori. Quando si è in procinto di effettuare un ammaraggio, il mantenimento del contatto radio per dar modo di meglio localizzare la posizione è una prassi normale dovuta per assicurare un rapido e mirato intervento da parte dei mezzi di soccorso.

Il secondo punto che rimane da chiarire è che l'aereo impatta il mare e non lascia traccia alcuna in superficie, tuttavia non si può negare che il corpo del secondo pilota Avila è uscito dalla carlinga dell'aereo incidentato. Ma attenzione, il corpo (e giubbotto) è uscito ma non è stato affatto visto da tutti i mezzi di soccorso che incrociavano nell'area e ciò per ben 10 giorni; tanto è il lasso di tempo trascorso fra l'incidente avvenuto il 4 gennaio e il ritrovamento del cadavere sulla spiaggia di Falcon avvenuto il 13 gennaio (11.42.46N; 69.45.59W).

Ricordiamo anche che l'autopsia non ha trovato traccia di acqua nei polmoni, e insieme al corpo, ad appena 400 metri di distanza verrà ritrovato anche il giubbotto salvagente. Veramente incredibile che corpo e giubbotto, hanno vagato nel mare venezuelano senza venir avvistati mentre un gran numero di aerei, navi ed elicotteri batteva la zona.

Terzo punto che vorremmo evidenziare è il fatto che il relitto del Let 410 è stato localizzato esattamente dove doveva essere in base alla rotta e alle comunicazioni radio. Ora se si possono accettare ritardi nel ritrovamento allorché si ricerca il velivolo in una certa posizione e lo stesso viene trovato ben distante in tutt'altra area, lascia davvero perplessi il particolare che trascorrono cinque anni per scoprire che il relitto si trova dove doveva essere. Una qualche riflessione sui tempi e modi che hanno caratterizzato le operazioni di ricerca e sull'obbligo di portare a bordo apparati che permettano la localizzazione crediamo che a questo punto siano da prendere in esame.

Ed ora fra l'altro che si è a conoscenza dell'esatta posizione del ritrovamento:

11.40.57 N

66.45.42 W

possiamo anche evidenziare sulla carta (traccia in rosso) il lungo tragitto fatto dal corpo e dal giubbotto del secondo pilota senza che fossero avvistati da alcuna unità di soccorso.



Anche per questo motivo crediamo che l'appunto di cui sopra riguardante lo svolgimento delle modalità di ricerca sia da ritenersi del tutto legittimo.

Un quarto aspetto concerne la possibilità che avevano i passeggeri di poter uscire dall'aereo ed attendere i soccorsi, ovvero le possibilità di sopravvivenza. Gli esperti di safety aeronautica sanno bene che un incidente può essere classificato come "survivable" o meno, a seconda delle modalità stesse dell'evento e delle operazioni di evacuazione e soccorso. Indubbiamente il caso dello YV-2081 era un evento survivable, se fossero ricorse determinate premesse.

Dispiace infatti annotare come il velivolo Let 410 dal punto di vista delle uscite di emergenza per i passeggeri presentasse non pochi problemi. Fin dal 7 giugno 2008 sul sito dell'Onsa (*Organizacion Nacional de Salvamento y Seguridad Maritima espacios acuaticos de Venezuela*) nella pagina riguardante l'incidente si potevano trovare queste osservazioni le quali per noi italiani sono perfettamente comprensibili:

“...se presume que la tripulación pudo Amarizar perfectamente; quedando la aeronave entera al momento del impacto. Sin embargo, por todo lo anterior, tambien se presume que ni ninguno de los ocupantes pudo abrir ninguna de las puertas del tabaco del avión, por lo que aprox. en menos de 60seg. la aeronave comenzó a sumergirse con todos sus ocupantes atrapados dentro de la estructura y sin ninguna abertura capaz de permitir la salida de personas u objetos.

NOTA: de acuerdo a informes prelimiaries, dicho avión presuntamente no tiene fácil la ubicación de las salidas de emergencia y aun teneniendo espacio para 18 personas en cabina, las normas de seguridad solo le permiten 14, debido a la incapacidad de permitir la salida de más personas dentro de los 90seg. reglamentarios para dichos casos. Asi tambien, se estima que ese tipo de avión flota solo durante un tiempo max. de 60seg. en caso de amarizaje forzoso.”

E' facile comprendere che in caso di ammaraggio le possibilità di sopravvivenza per gli occupanti erano davvero minime. Quindi da quanto sopra esposto possiamo dedurne che sulla rotta in questione -la quale si svolge sul mare- autorizzare le operazioni con un velivolo come il Let 410 non si può definire una saggia decisione.

Un ultimo aspetto da non sottovalutare è che in presenza di un dirottamento viene chiamata in causa la security aeroportuale, mentre nel caso di un incidente aereo per così dire “tradizionale” entra in gioco la safety, ma in entrambe le ipotesi non si possono non ravvedere lacune nel sistema-aviazione del Paese interessato. Noi abbiamo evidenziato in precedenti nostri interventi il non indifferente numero di incidenti di velivoli immatricolati YV (Venezuela) e purtroppo dobbiamo annotare che le ultime novità giunte sul fronte del ritrovamento del relitto di YV-2081 non cambiano la situazione da questo particolare punto di vista che è fra l'altro quello cui dovrebbero avvalersi le autorità UE nel decidere se includere nella black list i vettori di un determinato Paese.

In conclusione, alla luce delle ultime novità, ci sentiamo di condividere in pieno la scelta delle autorità statunitensi le quali tengono a mettere in guardia i concittadini che transitano negli scali venezuelani, con il seguente avviso:

"Il dipartimento della sicurezza di stato non è in grado di stabilire se gli aeroporti internazionali in Venezuela che funzionano come ultimo punto di partenza in viaggi non stop verso l'America sono in grado di mantenere e svolgono misure di sicurezza effettive. Questa notifica è stata rilasciata perché l'autorità per la sicurezza e il trasporto non è stata in grado di valutare se queste strutture sono in grado di mettere in atto adeguate misure di sicurezza adottate dall'ICAO – l'organizzazione internazionale di aviazione civile come previsto dal provvedimento 49 USC 44907."



AAR- Safety Newsletter (6/13), 25 Giugno 2013