

CONSIDERAZIONI SU AH 5017:

1) PUO' UN AEREO CADERE IN FASE DI CROCIERA CAUSA CONDIZIONI METEO?

2) TROPPIA FRANCIA POCA SPAGNA

Disastri aviatori avvenuti ad aerei di linea durante la fase di crociera per cause meteorologiche sono un evento assai raro. Specificiamo "assai raro" in quanto questa tipologia di incidenti avveniva con più frequenza quando le quote di crociera erano inferiori, ovvero nell'era degli aerei ad elica. Ma casi di jet precipitati per condizioni meteo avverse mentre sono livellati ad alta quota ci risulta avere ben pochi precedenti.

L'incidente più significativo rientrante in questa fattispecie è quello avvenuto nei pressi del Monte Fuji in Giappone.

In quell'area abbiamo avuto il caso del Boeing 707 volo BOAC 911 da Tokyo a Hong Kong che nel marzo 1966 precipitò da 31.000 piedi provocando la morte di tutti i 124 occupanti. La commissione di inchiesta concluse il suo lavoro specificando "*The aircraft suddenly encountered abnormally severe turbulence over Gotemba City which imposed a gust load considerably in excess of the design limit.*" L'incidente viene ricordato anche come un evento di "*severe gust of mountain wave*".

L'altro caso, poco noto, è quello occorso il 9 dicembre 1992 quando un DC8-52 del vettore cargo Connie Kalitta Services fu costretto ad un atterraggio di emergenza, ancora una volta da livello 310, a causa di una "*severe clear air turbulence*" che aveva provocato il distacco di un motore e di una parte dell'ala. Nessuna vittima. L'evento avvenne in cielo statunitense nei pressi di Denver, Colorado, e l'atterraggio di emergenza fu condotto a Stapleton Airport. Circa il livello di crociera annotiamo come ancora a diversi giorni dall'avvenuta sciagura non sappiamo a quale quota volasse AH5017, fatto alquanto insolito. Così come pure ben poco si sa circa le comunicazioni radio scambiate con i centri di controllo.

A molti sarà venuto spontaneo collegare questo incidente con quanto avvenuto ad AF 447 Rio-Parigi (giugno 2009) ed in effetti le immagini che circolano in rete sull'incidente di Air Algerie 5017 seguono lo stesso pattern di AF447 mostrando le formazioni temporalesche che si trovavano lungo la rotta; tuttavia sappiamo bene che se non fosse stato per i difetti alle sonde Pitot, dei valori falsati che queste trasmettevano alla strumentazione di bordo e delle erronee azioni che ne sono conseguite, l'Airbus di Air France avrebbe tranquillamente proseguito senza incidenti il suo percorso, come d'altra parte avevano fatto gli aerei che lo precedevano lungo la rotta come quelli che lo seguivano. Quindi in quell'evento il fattore primario era un componente difettoso e non l'elemento meteo.

In territorio africano non abbiamo traccia di precedenti disastri avvenuti in quota durante la fase di crociera.

Chi è caduto dai cieli dell’Africa mentre era livellato in crociera è precipitato per esplosioni in volo, ovvero atto ostile contro l’aeromobile. Tale ad esempio è stato il caso del DC10 impegnato sul volo UTA 772 esploso in volo il 19 settembre 1989 fra N’Djamena e Parigi nel deserto del Ténéré nel Niger a causa di una bomba a bordo. Ci sono stati altri casi di aerei abbattuti con missili, ma tutti avvenuti esclusivamente durante le fasi di atterraggio e decollo, in zone particolarmente “calde”.

Un secondo aspetto che merita di venir evidenziato è il particolare che in questo incidente sembrerebbe esservi troppa presenza francese e poca spagnola. Chiariamo il concetto.

- ✓ l’aereo era immatricolato Spagna (EC-LTV);
- ✓ era di proprietà di una compagnia spagnola (Swiftair);
- ✓ aveva l’intero equipaggio di cabina e di condotta spagnolo (6),
- ✓ ed inoltre aggiungiamo pure il particolare che non si tratta di un Airbus (quindi costruzione francese) bensì di un MD83.

Ebbene in questo incidente gli unici particolari che potrebbero ricondurre alla Francia sono il fatto che la compagnia che lo aveva preso a noleggio era algerina e che l’aereo è caduto in un ex territorio controllato dai francesi, il Mali. Pur prendendo atto che il Mali ha chiesto la collaborazione della BEA francese (*Bureau d’Enquetes et d’Analyses pour la Sécurité de l’Aviation Civile*), la domanda che sorge spontanea è per quale motivo sul fronte spagnolo e in particolare dalla *Comision de Investigacion Accidentes e Incidentes de Aviacion Civil* (CIAAIC) tutto tace. Inoltre ci ha sorpreso non poco la dichiarazione fatta dal direttore dell’Aviazione Civile francese Patrick Gandil che l’aeroplano era stato controllato in Francia “due o tre giorni fa” ed era stato trovato “in buone condizioni” .

Di certo va ricordato che 52 passeggeri su 112 erano francesi, tuttavia tutti sappiamo bene che la nazionalità di maggioranza delle vittime è ininfluente circa la conduzione delle indagini su un incidente aereo. Se in aggiunta alle prese di posizioni francesi si fossero contestualmente accompagnate anche quelle provenienti dalle autorità spagnole non avremmo scritto queste considerazioni ma il fatto è, come abbiamo riportato nel titolo, che c’è troppo silenzio da Madrid rispetto alle dichiarazioni che vengono da Parigi.

AAR- Safety Newsletter (10/14), 30 luglio 2014