

SARATOV CRASH, secondo aggiornamento

Un operativo alquanto insolito.

Riportiamo i voli effettuati dalla macchina RA61704 il giorno 11 febbraio. Come si può osservare l'aereo inizia ad operare la mattina dall'aeroporto di Penza diretto a Mosca. Da qui copre la seconda tratta per Saratov che però avviene con un ritardo di 1hr e 14 minuti (in rosso i tempi "scheduled" previsti di partenza). Da Saratov riparte per Mosca alle 12.49 per effettuare il volo 760 che in realtà sarebbe dovuto partire alle 07.00 del mattino, per giungere infine a Mosca alle 13.04 da dove riparte alle 14.21 per quello che doveva rivelarsi l'ultimo volo.

Penza-Mosca	p. 06.44	a. 07.44	(6W710)	06.30
Mosca-Saratov	p. 09.24	a.11.35	(6W759)	08.10
Saratov-Mosca	p.12.49	a.13.04	(6W760)	07.00
Mosca-Orsk	p.14.21		(6W703)	14.00

Rimane da spiegare il motivo per il quale il volo 760 Saratov-Mosca che avrebbe dovuto partire alle 07.00 del mattino sia stato invece ritardato alle 12.49 ; l'esposizione dell'operativo va valutata anche rispetto alla nota sulla *fatigue* esposta più avanti.

I fatti finora accertati

- L'aereo non aveva effettuato il de-icing. Solitamente i problemi per il mancato sghiacciamento delle superfici hanno conseguenze al momento della corsa sulla pista (lift-off) e non sette minuti dopo il decollo quando l'aereo è ormai in fase di salita. Non si hanno dichiarazioni se la torre ha osservato un decollo "rallentato" o comunque non normale.
- Non vi sono stati messaggi di emergenza lanciati dal velivolo.
- Non vi è stata collisione con alcun elicottero come dichiarato inizialmente da alcuni organi di stampa.
- L'aereo è precipitato mentre stava attraversando i 6000 piedi.

Ipotesi da vagliare

- 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. (1)
- Essendo il velivolo prodotto in Ukraina dalla *Kiev AVIANT plant* vi sono voci che a causa delle tensioni fra Ukraina e Russia eventuali pezzi di ricambio potrebbero risultare di difficile reperimento, tuttavia va ricordato in merito che parti dell'aereo provengono anche dalla compagnia russa *Voronezh Aircraft Production Association (VASO)*.
- Le foto rilasciate non sono molte, tuttavia se i rottami si trovano su una superficie di oltre 1 kilometro e su di essi venisse confermata la mancanza di tracce di incendio, è lecito ritenere che l'aereo si è disintegrato in volo.

(1) L'ipotesi vale se non sia avvenuto cambio di equipaggio nel corso dei quattro voli svolti.

Safety Newsletter 10/2018 del 12 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)

www.air-accidents.com