

SARATOV CRASH, terzo aggiornamento

Le autorità investigative russe hanno comunicato di aver recuperato entrambi i registratori di bordo. E' stato anche precisato che l'aereo ha toccato il terreno pressochè integro nella sua struttura. Viene pertanto confermata la caduta in picchiata dell'Antonov 42. A questo punto scartata la tesi dell'incendio a un motore o del cedimento strutturale non rimane altro che un malore del pilota o un malfunzionamento tecnico dovuto a cause da accertare.

In attesa che la decifrazione dei registratori faccia luce sulle cause della sciagura vorremmo ricordare alcuni precedenti casi di incidenti al decollo occorsi ad aerei Antonov.

Il 13 dicembre 1995 è una data che i veronesi non dimenticheranno facilmente. Quel giorno un **Antonov 24** della compagnia charter BANAT AIR in partenza dal Catullo precipitò subito dopo il decollo provocando la morte di tutti i 49 occupanti fra cui trenta cittadini italiani.

L'aereo era in sovrappeso (1) ed inoltre non aveva effettuato il de-icing. L'Antonov precipitò in località Poiane, fortunatamente senza provocare vittime a terra.

Alle 19.53 l'aereo decolla e fra le 19:54:23 e le 19:55:53 quindi appena 2/3 minuti dopo il decollo quando si trovava a soli 300 metri dal suolo l'aereo stalla e precipita. Da notare che anche se cade sulla neve sarà il bagliore dell'incendio a guidare i Vigili del Fuoco sul luogo della sciagura, mentre nel caso dell'incidente della Saratov non si è sviluppato alcun incendio.

Il 23 dicembre 2005 un **Antonov 140** della Azerbaijan Airlines era decollato da circa 5 minuti dall'aeroporto di Nardaran (Azerbaijan) quando improvvisamente l'aereo entra in una spirale verticale e precipita nei pressi del Mar Caspio. Tutti morti i 23 occupanti a bordo. Il decollo era avvenuto di notte, e l'inchiesta appurò che lo strumento che indica l'orizzonte artificiale non funzionava, vi fu quello che viene denominato "disorientamento spaziale" che provocò la perdita di controllo dell'aereo. Nel caso dell'incidente Saratov, l'aereo operava in condizioni diurne.

Ricordiamo inoltre che vi sono sostanziali differenze fra l'Antonov 140 (turboelica), l'Antonov 24 (anch'esso biturboelica) e l'**Antonov 42**, velivolo a reazione.

Fra gli incidenti che hanno stretta analogia con quanto accaduto all'Antonov 42 della Saratov vorremmo ricordare quello occorso il 31 marzo 1995 ad un Airbus 310 della Tarom il quale precipitò dopo pochi minuti dal decollo da Bucarest in quanto si verificò una *thrust asymmetry* nel motore di sinistra che fece andare l'aereo fuori controllo.

(1) L'aereo risultò in sovraccarico di 2000 Kgs, ma questo venne indicato come un fattore contributivo in quanto la causa primaria dell'incidente venne imputata al mancato sghiacciamento.

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)

www.air-accidents.com