“*The aircraft in all three cases departed for Madrid with fuel in excess of Flight Plan requirements* ... in tutti i tre casi, gli aerei sono partiti per Madrid con carburante in eccesso rispetto alle richieste dei Piani di Volo.

Questa la prima considerazione fatta dall'ente per la sicurezza del volo irlandese nella sua inchiesta sui casi di atterraggio in “emergenza carburante” verificatisi sull'aeroporto di Valencia il 26 luglio scorso: parliamo di Valencia perché nell'occasione quello era l'aeroporto “[alternato](#)” indicato dai tre voli Ryanair (e non solo da loro) nei rispettivi piani di volo.

Prima di proseguire nella disamina dell'accaduto, facciamo mente locale sui famosi “*Flight Plan Requirements*

” in materia di carburante. Si tratta, in parole povere, dei quantitativi minimi di kerosene che un jet deve avere nei suoi serbatoi per poter intraprendere un volo, e comprendono il

trip fuel

, che serve ad andare dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione, l'

alternate fuel

, che serve a coprire l'eventuale dirottamento all'alternato (Valencia, nel nostro caso), il c

ontingency fuel

, che è nella maggior parte dei casi un misero 3% del

trip fuel

, e la

final reserve

, che consente un'ulteriore mezz'ora di attesa in volo.

In condizioni normali, tutto questo carburante garantisce adeguati margini di sicurezza. Ma cosa succede quando le condizioni normali non sono? Succede che il comandante, esercitando le sue funzioni, dopo aver esaminato tutti i dati relativi al volo che si appresta a intraprendere, chiede di imbarcare una quantità extra. Al limite, se lo ritiene opportuno, può anche decidere di limitare il carico pagante pur di avere abbastanza carburante, oppure stabilire di effettuare uno scalo lungo la rotta per rifornirsi: è superfluo dire che queste due soluzioni sono viste dalle compagnie come fumo negli occhi.

Ma anche l'imbarco di una quantità extra di carburante (pur senza arrivare ai due estremi appena delineati) non è senz'altro incoraggiato, perché aumentare il peso al decollo di un aeromobile significa aumentare i suoi consumi, e quindi i costi.

Ho detto “non incoraggiato”... ebbene ho usato un eufemismo, perché alla prova dei fatti la pratica di imbarcare un extra è in realtà ferocemente scoraggiata. Al punto che la *policy* di compagnia Ryanair prevede che il comandante possa liberamente imbarcare solo 300 chili di carburante extra. Se ne imbarca di più deve giustificare per iscritto la sua scelta: è chiamato cioè a rendere conto dell'applicazione della sua professionalità, per l'esercizio della quale è

peraltro pagato.

Inutile dire che, qualora le cose vadano bene e di quel carburante extra non ci sia bisogno, il comandante non ci fa senz'altro una bella figura. E se la cosa dovesse ripetersi non è escluso che la sua eventuale riconferma (nel caso di contratti a tempo determinato, ormai sempre più diffusi) rischi di saltare. L'associazione professionale dei piloti inglesi (BALPA), alla quale hanno aderito in forma rigorosamente anonima molti piloti Ryanair (O'Leary ha un'idea tutta sua delle relazioni industriali), ha già da tempo gettato l'allarme su questa situazione.

La BALPA ritiene infatti che si configuri una pressione indebita nei confronti dei comandanti, e che questa pressione sia tale da mettere in discussione la sicurezza stessa del volo... e quanto avvenuto il 26 luglio tra Madrid e Valencia pare dare ragione al sindacato inglese.

Ad aggravare la situazione, c'è la tendenza da parte di tutte le compagnie di scegliere come alternato l'aeroporto più vicino a quello di destinazione. Questo implica il fatto che, in caso di problemi, saranno decine gli aerei che si dirigeranno su quell'aeroporto. Ovviamente, il comandante potrebbe pretendere (e in altri tempi lo faceva) di considerare un alternato diverso, ma anche in questo caso il suo atteggiamento sarebbe giudicato severamente dal suo datore di lavoro.

E qui la miscela si fa esplosiva, perché un temporaneo peggioramento della situazione meteo (peraltro prevista come "probabile" dai bollettini) come quella verificatasi il 26 luglio a Madrid provoca di riflesso l'immediato congestionamento di un aeroporto (quello di Valencia) che ovviamente non ha le capacità ricettive di Madrid, con conseguenti attese fuori programma.

Sarà utile a questo punto chiarire che quei famosi 300 chili di extra "tollerati", su un Boeing B-737, non arrivano a coprire nemmeno 10 minuti di volo. "*In queste condizioni* -per usare le parole di [Enrique Piñeyro](#), uno che di politiche low-cost e sicurezza se ne intende- *un incidente non è prevedibile; è inevitabile*"...

...è solo questione di tempo. ([continua](#))

(26 settembre 2012)