

([segue](#)) La triplice “emergenza carburante” di Valencia, benché ovviamente minimizzata da Ryanair, ha forse colto di sorpresa il grande pubblico, ma non ha stupito più di tanto le organizzazioni professionali dei piloti, come BALPA e ECA.

La prima, come abbiamo detto rappresenta diversi piloti Ryanair, e nonostante il non facile clima sindacale nella compagnia irlandese già da tempo sta monitorando la situazione. La seconda, che agisce a livello europeo, ha espresso la sua preoccupazione a proposito delle pressioni alle quali sono sempre più soggetti i piloti sul fronte del rifornimento di carburante.

Attenzione, non solo i piloti Ryanair, alle prese con il problema di doversi giustificare ogni volta che imbarcano “ben” 300 chili di kerosene in più, perché la cattiva notizia è che, siccome il modello di certe *low-cost* appare economicamente vincente, anche le compagnie “regolari” tendono ad applicare *policy* carburante simili.

E qui si rasenta veramente la follia, perché in quello stesso 26 luglio un Airbus A-340 di LAN Chile, in rotta da Francoforte a Madrid, ha terminato il suo volo anche lui a Valencia con uno dei quattro motori fermo per mancanza di carburante. Si tenga presente che il 340 è un aereo di lungo raggio capace di percorrere tratte di quasi 15 ore, e non dovrebbe avere problemi di autonomia su un volo, come il Francoforte-Madrid, che di ore ne dura solo poco più di due.

Sono i primi frutti di una politica di contenimento dei costi che si limita a vivere la sicurezza del volo, e in particolare la quantità di carburante da imbarcare, come una serie di caselle da smarcare: il *trip?* c'è... l'*alternate?* pure... il *contingency* e il *final?* anche loro ci sono... dunque si può andare... noi “non siamo perseguibili per legge”, diceva il grande Fabrizio De André.

Sarebbe ora che qualcuno spiegasse a certi manager che la sicurezza aerea passa attraverso considerazioni più complesse (che talvolta fanno a pugni con le necessità di risparmio) delle quali sono depositari, in primis, quelli che loro considerano solo un inutile e costoso accessorio: i piloti.

Se si ignora questa elementare verità, allora si rischia di ritrovarsi, come a Valencia, con un aereo (il volo Ryanair 5998) che dopo aver dichiarato emergenza carburante, si trova ad essere autorizzato a “sorpassare” altri aerei in attesa di atterraggio, ma resta pur sempre “numero 3”. Il che significa che davanti ha ancora due aerei: un Easy Jet ormai in procinto di atterrare e il nostro LAN Chile, che ha un'emergenza un po' più grave, perché come abbiamo già detto ha addirittura un motore fermo per mancanza di kerosene.

E c'è un'altra cattiva notizia: casi del genere si vanno facendo purtroppo sempre più frequenti e finiscono col coinvolgere anche compagnie “insospettabili”, come British Airways, Air France e American Airlines.

Emergenza carburante - II

Scritto da Pietro Pallini

E' quello che è successo la mattina del 31 agosto scorso a Buenos Aires, dove le attese causate dalla fitta nebbia che gravava sull'aeroporto hanno costretto il volo AF 418 a dirottare su Cordoba chiedendo priorità all'atterraggio (che non è ancora una vera e propria emergenza) e l'American Airlines 997 a iniziare un dirottamento, salvo poi cambiare idea e tornare a Buenos Aires.

Un terzo Boeing B-777 (volo BA 245), invece, dopo 25 minuti di attesa ha dichiarato di “non disporre più del carburante sufficiente per andare all'aeroporto [alternato](#)” e nonostante non ci fosse la visibilità minima richiesta, non avendo a disposizione nessun'altra alternativa, ha ugualmente tentato l'atterraggio a Buenos Aires... fortunatamente è andato tutto bene.

E c'è di più: nei pochi giorni intercorsi tra il primo articolo sull'argomento “emergenza carburante” e questo che state leggendo, anche un A-330 di Alitalia, a Pechino, si è trovato in una situazione analoga...

E di questo torneremo a parlare molto presto.

([continua](#))

(4 ottobre 2012)