

L'incidente avvenuto il 13 agosto sulla Majella, in località Fonte Vetica, all'elicottero "Drago 10", un AB-206 dei Vigili del Fuoco dal costo approssimativo di un paio di milioni di euro, suggerisce alcune considerazioni in merito all'opportunità per la comunità aeronautica di conoscere cause ed eventuali precursori dell'incidente.

L'equipaggio, nell'avvicinarsi al suolo, in fase di atterraggio in una situazione di apparente normalità, sarebbe incorso presumibilmente nel, ben conosciuto in letteratura (e nelle statistiche degli incidenti) come LTE, Loss of Tail-rotor Effectiveness, urtando il terreno ribaltandosi e distruggendosi completamente. Feriti i tre occupanti, due piloti ed uno specialista.

Le informazioni a distanza di un mese dall'evento sono molto frammentarie: non è nota la situazione meteorologica locale, le condizioni di carico e centraggio dell'elicottero, le abilitazioni e esperienza di volo dei piloti ai comandi, la loro formazione d'addestramento, né se sia intervenuta o meno una qualche improvvisa avaria.

Questo incidente, poiché l'aeromobile ha il doppio status di "aeromobile di stato" ed è iscritto nel Registro Aeromobili del Vigili del Fuoco (RAVF), non verrà investigato e analizzato né dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), né dall'Istituto Sicurezza Volo (ISSV) dell'Aeronautica Militare.

L'analisi degli incidenti di volo, e più in generale tutte le tematiche che riguardano la sicurezza dei mezzi aerei dei VVF, sono attribuite al Coordinamento Soccorso Aereo, il quale ha come missione istituzionale quella di "attività di indirizzo, programmazione e regolamentazione delle attività del servizio aereo, assicurando anche la politica di sicurezza volo e qualità; pianificazione della organizzazione e dello sviluppo del servizio aereo del Corpo; monitoraggio delle capacità operative espresse dalla flotta aerea antincendio e di soccorso nonché della attuazione dei programmi adottati; tenuta e aggiornamento del registro degli aeromobili; svolgimento delle funzioni di Autorità di regolazione operativa e tecnica, certificazione, vigilanza e controllo della componente aerea dei Vigili del Fuoco; coordinamento dell'attività della sicurezza volo nei reparti volo anche attraverso il monitoraggio e l'analisi dei dati relativi alla sicurezza del volo e conseguenti interventi di miglioramento; elaborazione di programmi di prevenzione e raccomandazioni, anche svolgendo le verifiche a seguito di inconvenienti ed incidenti di volo; verifiche e controlli presso i reparti volo, le imprese fornitrici e gli esercenti esterni; raccordo e collegamento con amministrazioni, enti, organismi e autorità aeronautiche"

Insomma, si potrebbe dire che i Vigili del Fuoco quando avviene un incidente "se la cantano e se la suonano", essendo la medesima articolazione organizzativa investita sia dell'attività di indirizzo, programmazione, regolamentazione nonché di assicurare le politiche di sicurezza e a svolgere le verifiche a seguito di incidenti e inconvenienti.

Sarebbe viceversa auspicabile che le indagini sugli incidenti o inconvenienti che avvengono ai

VVF, venissero svolte o da un organismo esterno indipendente, o almeno da una struttura non inserita nella stessa linea di comando, alle dirette dipendenze del capo del Corpo, e ciò per evitare che l'investigazione possa subire "deviazioni" o "pressioni" compiacenti al fine di evitare che emergano problematiche non adeguatamente altrimenti considerate, o addirittura responsabilità.

Il fatto poi che i Vigili del Fuoco abbiano nella loro flotta aerea degli aeromobili largamente impiegati anche per usi civili, rende altamente opportuno che le risultanze delle indagini sugli incidenti siano condivise anche al di fuori della loro struttura per consentire azioni di prevenzione tese al miglioramento della sicurezza aerea globale.

Se infatti per le forze armate o di polizia sono immaginabili i motivi della riservatezza con cui vengono svolte le investigazioni, nel caso dei Vigili del Fuoco e di Protezione Civile, non condividere sia le dinamiche che gli eventuali precursori degli incidenti occorsi ad aeromobili largamente diffusi nel mercato, non giova né al clima di sicurezza in generale del trasporto aereo, né agli stessi VVF.

*(4 ottobre 2017)*