

Qualche settimana fa sull'aeroporto di Sumburgh, che si trova nelle isole Shetland, nel corso di un volo di certificazione di un turboelica DO 328, è avvenuto un incidente, abbastanza curioso ed interessante.

E' noto che le limitazioni delle componenti massime del vento al traverso all'atterraggio dei velivoli (demonstrated cross wind component), vengono stabilite nel corso dei voli di certificazione del tipo.

Nel corso di questi voli, il pilota collaudatore deve concretamente dimostrare che nelle condizioni date di vento al traverso, peso e centraggio, l'aeromobile può essere operato in sicurezza senza richiedere particolari o eccezionali abilità, ciò non significa però che qualsiasi pilota sia in grado di farlo.

Naturalmente per effettuare questi tipi di voli si va in aeroporti le cui condizioni prevalenti di forti venti e orientamento delle piste consentono di fare le prove previste.

Ebbene, nel corso di queste prove, a cui il velivolo veniva sottoposto dall'EASA (European Aviation Safety Agency) con un suo pilota collaudatore ai comandi, allo scopo di cercare di aumentare a 30 Kts la limitazione di vento al traverso dagli attuali 21 Kts, durante uno degli atterraggi (25 Kts al traverso, raffica a 36 Kts) il DO 328 usciva di pista.

Certo durante un volo di certificazione un imprevisto è sempre possibile ed una certa componente di aleatorietà è implicita. La cosa assai peculiare è però che ai comandi del velivolo si trovasse un pilota collaudatore EASA con 30' (avete capito bene "mezz'ora") di esperienza sul tipo di aereo e "nuovo ai turboelica".

Ora ci sarebbe da chiedersi come può essere accaduto che l'EASA abbia potuto designare per quella tipologia di voli un pilota (che sarà magari anche un fulmine) con così poca esperienza specifica sia sulla "famiglia" turboprop che sul tipo DO 328?

Insomma, possiamo veramente stare tranquilli al pensiero che "tanto c'è l'EASA che controlla e verifica?"

Io non ne sarei tanto sicuro.

*(21 ottobre 2017)*