

Eravamo stati facili profeti: l'impeto interventistico del presidente russo Medvedev e del suo ministro dei trasporti Levitin all'indomani del tragico [incidente di Petrozadvosk](#), dettato forse da considerazioni di carattere politico, non ha tardato a rivelarsi fuori luogo.

Come si ricorderà, l'esternazione governativa, che prefigurava la radiazione dal servizio delle 90 "vecchie carrette" ancora in uso in Russia, era arrivata quando, e lo avevamo sottolineato, l'indagine tecnica del MAK (l'organo deputato a questo genere di inchieste) era appena agli inizi. Dando prova di inaspettata competenza in materia aeronautica, il presidente e il suo ministro parevano aver già trovato il responsabile dell'incidente nell'obsoleto Tupolev TU-134, protagonista dell'infausto evento.

Ora, a distanza di due settimane dall'accaduto, il MAK ha pubblicato il suo rapporto preliminare (al quale seguirà nei tempi canonici anche quello definitivo) dichiarando che, a quanto risulta dalla prima decodifica dei dati contenuti nelle [scatole nere](#), a bordo del vecchio aereo al momento dell'incidente tutto funzionava regolarmente: "...

no evidence of technical failure on TU-134 which crashed while landing at Petrozadvosk on 20 June
".

Il motivo dell'incidente va quindi cercato altrove, e il MAK sta già spostando la sua attenzione sulle pratiche operative e addestrative della compagnia RusAir, che operava il volo per conto di RusLine.

Indipendentemente da come andrà a finire, possiamo però tranquillamente affermare che forse sarebbe meglio che i politici lasciassero lavorare i tecnici e si dedicassero al loro mestiere. Che tra le altre cose sarebbe anche quello, soprattutto per un Ministro dei Trasporti, di mettere in piedi un piano di rinnovamento del sistema aeroportuale, che in troppe zone della Russia, come a Petrozadvosk, è largamente deficitario.

Tra l'altro, come abbiamo segnalato, pare che su tanti aeroporti russi sia invalsa la pratica di autorizzare quote minime di avvicinamento decisamente basse, se confrontate con i sistemi di radionavigazione disponibili, sia a terra che in volo... e con le minime non si scherza.

E infatti, dall'altra parte del globo, l'ente per la sicurezza del volo australiano, la CASA, che è un organismo tecnico e non politico, ha dimostrato proprio in questi giorni di non essere minimamente disposta a scherzare: per una questione di quote minime non rispettate, benché non si sia verificato nessun incidente, una compagnia low-cost, la Tiger Airways, si è vista bloccare a terra tutti gli aerei.

E' successo che nell'aprile scorso, a seguito di una segnalazione di discesa sotto la quota minima prescritta in quel segmento di avvicinamento, la Civil Aviation Safety Authority aveva ordinato alla compagnia di rivedere i suoi programmi di addestramento, stabilire un programma

di gestione della fatica degli equipaggi e migliorare i controlli sullo svolgimento delle operazioni.

Nel mese di giugno però ancora due aerei della Tiger (sussidiaria della più grande Singapore Tiger Airways) si sono trovati coinvolti in episodi analoghi a quello di aprile. La reazione della CASA non si è fatta attendere: una settimana di sospensione assoluta dei voli, con la ripresa delle operazioni subordinata a una verifica tecnica sugli adeguamenti richiesti.

Il provvedimento, secondo quanto dichiarato dai responsabili della compagnia, ha ricadute economiche molto pesanti, quantificabili in oltre un milione di euro... sempre che il blocco duri solo una settimana. Ma ovviamente questo genere di problemi non rientra tra i fattori presi in conto da un ente di sicurezza volo che si rispetti, il quale non ha certo aspettato che si verificasse un incidente prima di intervenire.

Alla CASA evidentemente sanno bene che non ci sono considerazioni di carattere politico o economico che tengano: con le minime non si scherza... e non c'è ministro che si sogni di dire la sua.

(5 luglio 2011)