

A tre giorni dall'incidente subito dal volo Metrojet 9268 (A-321 da Sharm el Sheikh a San Pietroburgo) nei cieli del Sinai, una delle poche cose di cui gli investigatori sono certi è che la notizia secondo la quale i piloti avevano dichiarato di avere “problemi tecnici” è destituita di ogni fondamento.

Si tratterebbe di una illazione generata da una richiesta di intervento tecnico da parte dei piloti nelle fasi preparatorie del volo, e di queste “errate interpretazioni” è piena la storia di ogni incidente aereo, vista la voglia di protagonismo di alcuni e la faciloneria con la quale i media abordano di solito temi delicati come un incidente aereo.

Ormai, anche se l'esame dei registratori di bordo è appena iniziato, pare assodato che l'aereo si sia spezzato in volo, come del resto la vasta area di disseminazione dei rottami aveva fatto subito pensare. Resta ovviamente da chiarire quale sia stata la ragione di un cedimento strutturale così improvviso, catastrofico, e tale da determinare la caduta quasi verticale dell'A-321.

La notizia che in queste ore sta occupando le prime pagine dei giornali, è quella del “lampo di calore” che un satellite USA avrebbe rilevato nella zona e negli istanti dell'incidente. E' una pista interessante, dato che una esplosione giustificerebbe il distacco della sezione di coda e la conseguente totale ingovernabilità dell'aereo, tanto più che la perdita dei piani orizzontali di coda determina appunto un movimento brusco (e non più contrastabile) a picchiare.

Ma quello che viene sbrigativamente definito “lampo di calore”, è in realtà per gli esperti una *heat signature*

, vale a dire una vera e propria “firma termica”. Questo significa che chi si occupa (e sono prevalentemente i militari) di questo genere di sorveglianza e analisi è anche in grado di capire con buona approssimazione quale possa essere stata l'origine di quella che per i non addetti ai lavori rimane semplicemente una vampata di calore.

Anche il numero delle “firme” rilevate è importante: il lancio di un missile avrebbe prodotto almeno due firme, o secondo molti addirittura tre: il lancio dell'ordigno, l'arrivo a bersaglio e l'esplosione dell'aereo urtando il suolo. Ma c'è di più: non è un caso che gli esperti usino il termine “firma”, perché ogni tipo di missile ha una sua caratteristica “vampa”, e fu proprio questo a consentire agli analisti militari di identificare fin dalle prime ore dopo l'abbattimento del B-777 di Malaysia Airlines il tipo di missile che lo aveva causato. A distanza di qualche mese, la chiusura dell'inchiesta ha confermato le ipotesi iniziali.

Quegli stessi esperti dimostrano oggi di tenere in scarsa o nulla considerazione l'eventuale presenza di un missile (capace, non dimentichiamolo, di centrare un bersaglio a 9 km di quota) nei cieli del Sinai, e propendono piuttosto verso l'ipotesi di una bomba a bordo, piazzata magari nel bagagliaio posteriore, e la cui esplosione ha determinato il distacco dell'intera sezione

posteriore, con le conseguenze illustrate prima.

Ma c'è anche una terza ipotesi, ed è la più gettonata dagli esperti di aviazione civile. La rottura in volo dell'A-321 russo potrebbe essere stata determinata da una riparazione eseguita non a regola d'arte 14 anni fa, quando lo stesso aereo, all'epoca in servizio per la compagnia MEA, aveva sofferto un *tail strike*, cioè un urto della coda contro la pista in fase di atterraggio. L'usura di anni e anni di volo avrebbe fatto il resto, sviluppando crepe che hanno portato alla rottura catastrofica.

Non è un'ipotesi peregrina: è già successo nel 1985 a un Jumbo giapponese (il *tail strike* risaliva a sette anni prima) e nel 2002 sempre a un B-747, stavolta cinese, come conseguenza di un urto della coda contro la pista avvenuto ben 21 anni prima.

Per tornare al discorso delle “firme termiche”, prendendo per buona l'ipotesi della rottura catastrofica dovuta a fatica dei metalli in seguito a un precedente danno, ce ne dovrebbe essere una sola, generata dall'esplosione avvenuta al momento del contatto col suolo.

Prive di significato sono le considerazioni di tanti giornali circa quello che viene definito “inquietante silenzio” dei piloti: se l'aereo che stai pilotando perde la coda, a prescindere dal fatto che il responsabile sia un missile, una bomba, o un incidente di qualche anno fa, non ci sono semplicemente né il tempo né il modo di fare qualcosa.

E quand'anche questo modo e questo tempo ci fossero, la priorità sarebbe data al pilotaggio.

*(3 novembre 2015)*