

## L'incidente di Smolensk

Scritto da Pietro Pallini

---

*07:00Z (10am) Temp 1 °C Dew 1 °C Humidity 98% QNH 1026 hPa Visibility 0.5 kilometers Winds SE 10.8 km/h / Heavy Fog...* non è esattamente un METAR, il genere di bollettino meteo aeroportuale al quale i piloti civili di tutto il mondo sono abituati, ma i dati sono ugualmente chiari.

Quando il Tupolev TU 154M con a bordo il presidente polacco Lech Kaczynski, accompagnato da sua moglie e da altre 86 persone, tra cui molti alti ufficiali e diverse personalità politiche, nonché 8 membri di equipaggio, ha iniziato la manovra di atterraggio sull'aeroporto militare di Smolensk, in Russia, sulla zona regnava una fitta nebbia (heavy fog), con visibilità di circa mezzo chilometro.

Nei minuti precedenti il tragico tentativo di atterraggio, uno YAK 40 con a bordo giornalisti polacchi era riuscito ad atterrare, mentre un Ilyushin IL-76 russo, dopo due tentativi andati a vuoto, aveva dirottato su Mosca, aeroporto di Vnukovo, 360 km a est di Smolensk.

Secondo quanto riferito dagli operatori presenti in torre di controllo, al momento dell'incidente la visibilità era di 400 metri, ben al di sotto di quella richiesta per l'atterraggio.

L'aeroporto militare di Smolensk (come molti altri aeroporti militari di tutto il mondo) non dispone infatti di un sistema di atterraggio strumentale di precisione: è equipaggiato con due [NDB](#) (Non Directional Beacon) che non sono in grado di fornire indicazioni sulla quota degli aeromobili in fase di avvicinamento e, verosimilmente, con un sistema di guida radar noto in Occidente sotto il nome di GCA (Ground Controlled Approach), che consiste di due antenne radar incaricate di fornire, tramite indicazioni via radio da parte del controllore, istruzioni sul corretto allineamento degli aerei rispetto alla pista e sulla giusta pendenza della planata verso l'atterraggio.

Le comunicazioni tra il controllore radar e l'equipaggio polacco si svolgevano in russo, a quanto pare con qualche difficoltà di comprensione da parte dei piloti.

Benché gli operatori radar avessero avvertito l'equipaggio del peggioramento delle condizioni

## L'incidente di Smolensk

Scritto da Pietro Pallini

---

meteo, proponendo un dirottamento su un altro aeroporto, i piloti hanno ugualmente deciso di effettuare un tentativo (uno solo, contrariamente a quanto in un primo momento annunciato): il tentativo si è concluso tragicamente a 1200 metri dall'inizio della pista (che non dispone di alcun sistema di illuminazione), 200 metri al di sotto della quota alla quale il Tupolev presidenziale avrebbe dovuto trovarsi.

Benché il TU 154M sia ormai obsoleto, l'aereo presidenziale, che pure in passato qualche problema l'aveva dato, era stato recentemente (dicembre 2009) sottoposto a una revisione generale e da allora aveva totalizzato solo 138 ore di volo, il che porta gli esperti a considerare secondaria l'ipotesi di un'avaria.

Tutto, allo stato attuale delle informazioni e in attesa della decodifica delle [scatole nere](#) (entrambe recuperate) lascia pensare a un caso di [CFIT](#) (Controlled Flight Into the Terrain) generato da una catena di eventi tra i quali è possibile citare, in primo luogo, la situazione meteorologica in rapido deterioramento e le difficoltà di comprensione tra i controllori del traffico e i piloti.

Un ruolo importante potrebbe essere stato giocato anche da quella che i piloti chiamano "compulsione ad atterrare", vale a dire il prolungamento del tentativo di atterraggio ben oltre i limiti che la sicurezza detta.

Vale la pena di ricordare che secondo diverse fonti polacche almeno uno dei piloti ai comandi del volo di Smolensk aveva fatto parte dell'equipaggio che, nell'agosto 2008, doveva portare Kaczynski a Tbilisi, nel bel mezzo dello scontro militare tra Russia e Georgia. Il comandante di quel volo, Grzegorz Pietruczuk, adducendo motivi di sicurezza legati alla situazione contingente, si era rifiutato di proseguire verso la destinazione e aveva dirottato verso Ganji, in Azerbaijan. Questa "disobbedienza", causò al Pietruczuk diverse grane, sfociate in uno stato depressivo.

E' possibile che Arkadiusz Protasiuk, il comandante di Smolensk, cosciente di trovarsi in una situazione analoga a quella di Tbilisi, combattuto tra la sua professionalità e l'esigenza di portare a destinazione il suo "superiore", abbia fatto, a differenza del suo collega Pietruczuk la scelta sbagliata?

## **L'incidente di Smolensk**

Scritto da Pietro Pallini

---

Alla commissione di inchiesta la risposta, anche se l'annuncio che quest'ultima sarà presieduta da Putin in persona non ci lascia ben sperare: la ragion di stato non ha molto a che vedere, infatti, con la sicurezza aerea.

*(12 aprile 2010)*