

Un incidente nato dieci anni prima – parte quarta

([segue](#)) Il problema, dicevamo, è che quanto carburante esattamente mi serve lo scoprirò solo dopo l'atterraggio. E' come il Totocalcio: i risultati vanno indovinati il sabato sera, non il giorno dopo.

Solo per citare uno dei casi che mi sono capitati nella mia carriera, durante un avvicinamento a Roma, in una classica "giornata tranquilla", mi sono sentito dire dal controllore di volo: "...aspettate su Tarquinia, perché l'aeroporto di Roma Fiumicino è chiuso". Dato che non c'erano molti aerei, non era stata inserita alcuna informazione nel bollettino meteo che i piloti ricevono via radio, né c'erano NOTAMS riguardanti la chiusura dell'aeroporto, ho cercato di indagare sui motivi del ritardo. Risposta del controllore: "Comandante, c'è stato il terremoto e stiamo controllando le piste di Fiumicino". Non sapendo a quanto ammontava il ritardo (non lo sapevano neanche loro), ho chiesto il bollettino di Ciampino che era il nostro aeroporto alternato previsto. Risposta: "Comandante, è chiuso pure Ciampino perché il terremoto c'è stato anche lì".

Ora, la mia esperienza mi fa sempre volare con dei margini e quindi avevo il carburante anche per andare a Napoli o Pisa. Il problema è: se avessi imbarcato la quantità minima prevista da normativa avrei avuto non pochi problemi.

Poi, fortunatamente, la cosa si è risolta dopo una quindicina di minuti. Ma oggi molti aerei vanno in giro senza quella quantità di carburante che permette di aspettare quindici minuti: bene che vada ne hanno dieci.

Ecco, tutto questo è il frutto di una decisione iniziale che sembrava ragionevole, e invece è stato l'inizio di un pendio scivoloso che negli ultimi dieci anni ha portato poi alcuni piloti ad essere più realisti del Re e a privarsi di un insostituibile margine, rappresentato dal carburante, che tradotto in termini operativi è "tempo per pensare". Così, c'è chi durante un volo notturno per una destinazione mediorientale con tempo previsto marginale decide di partire con il minimo da normativa.

Perciò vi sono gli effetti cumulativi di diversi fattori che di per sé rappresentano una decurtazione dei margini di sicurezza: stanchezza, poco carburante, tensioni a bordo con il pilota che non si fida a volare senza adeguati margini, situazione politica spesso instabile, controllo del traffico che ha capacità di gestione non proprio ottimale e previsioni meteorologiche che hanno un'affidabilità non eccelsa.

Razionalmente, uno potrebbe chiedere a quali risorse si può attingere nel momento in cui si arrivi a destinazione e succeda qualcosa di imprevisto. Soprattutto, dove si pensa di andare e con quale dimestichezza delle aree, del controllo del traffico aereo, degli aeroporti alternati... alle tre di notte... in Egitto.

Ci sono molte altre considerazioni su questa politica carburante di cui abbiamo avuto un eclatante riscontro con l'incidente del volo LaMia a Medellin, dove sono morti passeggeri e membri di equipaggio dopo che il carburante si è esaurito in volo. I piloti non erano kamikaze, ma persone che pensavano che siccome non è successo mai niente prima, anche quella volta la buona stella avrebbe dato loro una mano.

Si può partire per una destinazione sapendo che il carburante non è sufficiente, contando però sul fatto di poter atterrare su un aeroporto lungo la rotta per rifornire. Poi lungo la rotta non succede niente e tutto sommato siamo vicini alla destinazione, manca poco e le condizioni meteorologiche non sono male. Il traffico sembra regolare, perché dirottare? Andiamo verso la destinazione, contando sul fatto che eventualmente chiederemo priorità all'atterraggio per la scarsità di combustibile.

Ad un certo punto, c'è un imprevisto, di quelli che non sono scritti sul foglio turni. Si chiama "imprevisto" proprio per questo: l'aereo davanti a noi dichiara priorità all'atterraggio per un problema tecnico; sembra che perda carburante... dai che forse atterrerà in dieci minuti e noi possiamo accodarci; anche perché nel frattempo non abbiamo altre riserve di carburante per andare verso altri aeroporti.

Ci siamo messi in un imbuto: non c'è alternato. Proviamo timidamente a dire che non abbiamo molto carburante, siamo cioè "*committed to land*", vale a dire "O lì, o lì: *no way out*"...

Il controllore capirà... ([continua](#))

(5 marzo 2017)