

([segue](#)) III - Sul secondo dei due incidenti che hanno funestato l'inizio del 2018 (e purtroppo nel frattempo se ne è aggiunto un terzo, in Nepal), pur non volendo in alcun modo anticipare le conclusioni della commissione d'inchiesta, ci sono alcune considerazioni da fare, a partire proprio dalle prime dichiarazioni delle autorità russe.

Il 22 febbraio, appena dieci giorni dopo l'incidente che, [lo ricordiamo](#), è avvenuto in seguito alla perdita di controllo dei piloti sull'aereo durante la salita, poco dopo il decollo dall'aeroporto di Mosca Domodedovo, l'Agenzia Federale per il Trasporto Aereo (*Rosaviatsiya*) ha emesso una serie di raccomandazioni che, in maniera alquanto sibillina e senza alcun cenno alle sia pur provvisorie risultanze dell'inchiesta, sono tuttavia riferite direttamente all'incidente in questione.

Fino a quel punto era comunemente accettato che la perdita di controllo fosse dovuta al ghiacciamento delle sonde anemometriche, con susseguenti indicazioni strumentali di velocità falsate: nel tentativo di recuperare una velocità che sul suo anemometro risultava decisamente troppo bassa, e in mancanza di indicazioni coerenti da parte degli altri due anemometri presenti a bordo, il pilota avrebbe picchiato fino a impattare col suolo. Ed era altresì accertato che il sistema di riscaldamento delle succitate sonde, presente proprio al fine di impedire il ghiacciamento, non era stato azionato come prescritto durante le fasi pre-decollo.

Ebbene, *Rosaviatsiya* prima ancora di porre l'accento sulla coordinazione dell'equipaggio nello svolgere le [check-list](#) senza discontinuità e interruzioni (il che potrebbe aver portato al mancato azionamento dell'impianto anti-ghiaccio), fa diretta e particolare menzione sulla preparazione del volo e sul relativo *decision making* in relazione alle [MEL](#)

Come è noto, alcuni impianti di un aereo possono anche non funzionare, a condizione che si prendano determinate precauzioni, si rispettino eventuali limitazioni e all'occorrenza si seguano *check-list* appositamente predisposte. La domanda sorge spontanea: quale (o quali) degli impianti di bordo non funzionava correttamente? Forse proprio quello che avrebbe dovuto avvertire i piloti del mancato inserimento dell'antighiaccio? O forse una qualche procedura condizionale legata a una MEL è andata a interferire in maniera tragica con le normali procedure di un decollo in condizioni meteo particolarmente avverse?

E ancora... quante MEL erano attive su quell'aereo? Sì, perché se teoricamente una voce della Minimum Equipment List non esclude in modo automatico la possibile presenza di altre voci,

soprattutto se riguardanti impianti diversi, l'esperienza ha insegnato che l'accumulo di "piccoli" malfunzionamenti a bordo (e quindi l'accumulo delle procedure condizionali da seguire) possa rendere oltremodo difficoltoso il compito dell'equipaggio, e tanto più se il tempo è brutto.

E ancor di più se l'equipaggio non è in possesso, ad onta delle dichiarazioni della compagnia, di una grossa esperienza: il copilota aveva accumulato 812 ore di volo, in massima parte sul modello di aereo (Antonov An-148) dell'incidente, il che significa che si trattava di un pilota di nuova formazione, con al massimo un paio di anni di volo in linea; il comandante a sua volta, benché avesse messo insieme "ben" 5000 ore di volo (2800 su An-148) era fresco di nomina, e quindi relativamente poco esperto, come si usa dire in aviazione, "da sinistra".

A titolo di esempio, nei cockpit della tanto ancora una volta bistrattata Alitalia, pur dopo le varie ristrutturazioni che hanno messo alla porta proprio i piloti più anziani e "costosi", il cumulo di ore di volo "tra destra e sinistra" si attesta quasi sempre sulle 10.000, con punte anche del doppio.

Ecco che si delinea dunque un quadro che ci dipinge una compagnia con equipaggi poco esperti e male assortiti e che, cosa ben più grave, non cura in modo soddisfacente la manutenzione dei propri aerei. Il cumulo delle MEL è fenomeno ben conosciuto soprattutto durante i periodi di *phase-out*, quando cioè una compagnia si sta liberando di un particolare tipo di aereo, e quindi sta progressivamente riducendo anche le scorte di magazzino dei pezzi di ricambio, ma è anche una facile scorciatoia manageriale per ridurre i costi: ritardare certe riparazioni fino a raggrupparle al momento di una ispezione programmata significa infatti ridurre i tempi di fermo operativo della flotta.

Forse è proprio per questo che il 20 marzo il Ministero dei Trasporti russo (*Rostransnadzor*) ha emanato una direttiva per sospendere tutti i voli degli An-148 operati dalla Saratov Airlines, in seguito alla "scoperta di violazioni". Subito dopo

Rosaviatsiya

ha limitato la validità del Certificato di Operatore Aereo della Saratov al 27 aprile 2018, data entro la quale dovranno essere prese le misure correttive necessarie al ristabilimento della sicurezza.

E *Rosaviatsiya* non si è fermata qui, perché alcune delle raccomandazioni del 22 febbraio riguardano anche l'addestramento dei piloti, e su questo torneremo presto... (

[ontinua](#)

)

[c](#)

(30 marzo 2018)