

VareseNews

«Non bisogna alimentare la paura del volo»

Pubblicato: Sabato 17 Agosto 2002

È perentorio Luca G. Percontra, pilota e istruttore di volo con una lunga esperienza sugli aerei da turismo. «Questi aerei sono sicuri. Purtroppo le inesattezze e imprecisioni da parte dei media, in occasione degli ultimi incidenti, rischiano di scatenare una paura nella gente che è ingiustificata».

Che cosa intende quando parla di imprecisioni?

«Chi vola sa benissimo che alla base di un incidente aereo non c'è mai una sola causa, ma una catena di eventi a partire dalla persona che guida, il fattore umano, l'aeroplano, le condizioni ambientali in cui trasporti e la missione, ovvero che cosa si va a fare con l'aereo. Si tratta di situazioni complesse il cui verificarsi non è così frequente come si crede».

Partiamo dal mezzo. Nell'incidente di Jerago è stato coinvolto un bimotore, un Beech Duke, che tipo di velivolo è?

«Il fatto che sia un bimotore è già una buona garanzia. Quel modello ha un'ottima filosofia di costruzione: è particolarmente sofisticato, insomma un buon mezzo, dotato di sistemi di sicurezza all'avanguardia».

A che tipo di revisioni vengono sottoposti in genere gli aerei da turismo privati?

«Ci sono delle scadenze calendariali, e per ora di volo, ogni 50 o 100 ore. Vengono sostituiti pezzi che si usurano e vengono fatti i controlli di routine. È una procedura molto rigida a cui nessun pilota si può e si vuole sottrarre, perché ne va della propria vita e di quella degli altri»

L'aereo precipitato avrebbe lanciato un sos quando aveva già superato Malpensa ed era sul cielo di Jerago. Molti testimoni oculari dicono di aver visto l'aereo virare verso il mega-hub, sentito il motore "tossire" e perdere colpi, impennarsi e poi cadere di schianto nel bosco. Che cosa può essere accaduto?

«È difficile dirlo senza conoscere i dati tecnici, la rotta seguita e le conversazioni con la torre di controllo. C'è un dato anomalo però ed è quella virata che i testimoni dicono di aver visto prima dello schianto nel cielo di Jerago. Da quella posizione è più vicino l'aeroporto di Venegono, perché ritornare indietro a Malpensa? Sulle cause è veramente difficile esprimersi, si possono fare solo delle ipotesi. Un pieno di carburante in un bimotore, che ha più serbatoi, è sufficiente per coprire la rotta da Nizza a Locarno. Il guasto ad un motore in un aereo che ne ha due non lo compromette al punto da precipitare. I bimotori sono certificati per volare anche con uno solo. Bisogna riequilibrare l'aereo e fare più attenzione, il pilota dovrà contrastare la forza esercitata dal motore guasto e l'inclinazione che ne deriva».

Ma non può accadere un guasto ad entrambi i motori?

«Sì, un caso su un milione. E poi in un bimotore se ci sono dei guasti ad entrambi i motori, questi si manifestano subito, in fase di decollo, dove è massimo lo sforzo, e non quando si è già in volo da ore. È un caso veramente raro, e solitamente dovuto a carburante contaminato. Però queste sono solo considerazioni generali. Ripeto, bisogna conoscere tutti i dati tecnici».

Sul posto sono giunti gli investigatori dell'Agenzia nazionale per la sicurezza dei voli. Che tipo di organismo è?

«Noi piloti e istruttori abbiamo salutato con favore la nascita di questa agenzia, che risale a poco più di un anno fa. È un organismo che si rifà al modello della N.T.S.B ([National Transportation Safety Board](#)) americana. È formata da esperti, piloti di grande esperienza, in pensione e in attività, istruttori e ingegneri il cui compito è quello di appurare le cause degli incidenti aerei. Le loro indagini vengono pubblicate e rese pubbliche proprio con lo scopo di far conoscere e spiegare le dinamiche delle sciagure aeree. Un organismo importantissimo la cui attività permette di salvare molte vite».

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it