

# VareseNews

## «Così ho portato a terra l'aereo in fiamme»

**Pubblicato:** Mercoledì 21 Luglio 2004

✖ «L'importante è non farsi prendere dal panico, tra le urla dei passeggeri che vedono un motore in fiamme e la morte in faccia»

Maurizio Guzzetti, 45 anni, residente a Venegono Inferiore, sabato scorso era al comando dell'aereo partito di Fiumicino e diretto all'Havana al quale si è incendiato un motore subito dopo il decollo. Guzzetti e la sua squadra hanno riportato tutti i 273 passeggeri del Boeing 767 a terra sani e salvi. Momenti di panico e paura, tra grida e attimi di tensione. Ma lui, come da manuale, e grazie anche a una decennale esperienza con gli aerei, ha mantenuto la calma.

Guzzetti guida aerei civili dal 1996, prima con la Air Europe, da qualche mese con la Blu Panorama. Dal 1978 al 1996 è stato pilota militare. Sei anni nelle Frecce Tricolori, di cui due da "solista", ovvero l'uomo delle acrobazie. Come militare ha anche volato con aerei radar Nato, con voli di controllo nelle "no fly zone" di Bosnia e Kosovo. «Poi ho deciso di passare all'aeronautica civile, anche per motivi di carriera, altrimenti sarei finito dietro una scrivania per limiti di età. Ma quello che volevo era semplicemente continuare a volare – spiega il pilota – Dopo diciotto anni di volo, sarebbe impensabile riuscire a stare chiuso in un ufficio».

#### **Cosa è successo esattamente quella mattina?**

«L'aereo era qualche chilo sotto il massimo peso consentito al decollo, come tante altre volte. Avevamo la pista più lunga. È stato tutto regolare fino al raggiungimento della velocità alla quale non è più possibile fermarsi in pista. Molti disastri si sono verificati proprio perché si è cercato di fermare l'aereo dopo che aveva raggiunto questa velocità.

A quel punto si è accesa una spia che indicava che il motore destro era in fiamme. Ai comandi c'era il primo ufficiale, ma io ero il comandante. Ho deciso quindi di proseguire e come prevede la procedura siamo saliti a 500 piedi di altezza. Abbiamo cercato di spegnere l'incendio con degli estintori all'interno del motore. Proviamo questa procedura due volte l'anno all'interno dei simulatori. Sapevamo cosa fare».

#### **Ma il fuoco non si è spento...**

«No, noi non lo vedevamo, ma la spia era rimasta accesa. Purtroppo il fuoco lo vedevano i passeggeri. Infatti, abbiamo iniziato a sentire strilli e urla. Non era facile operare in quella situazione. Le decisioni vanno prese in pochi secondi. Ci hanno detto che erano anni che non accadeva che il motore non si spegnesse con gli estintori. Comunque sulle cause ora sono aperte tre inchieste.

Dopo il fallito tentativo di spegnimento delle fiamme la situazione si era complicata notevolmente.

Normalmente, se le fiamme fossero state spente, la procedura prevede di scaricare il carburante e poi atterrare. L'aereo all'atterraggio deve essere più leggero. Ma non avevamo tempo. Tenga conto che vicino ai motori, nelle ali, c'erano 63 tonnellate di carburante. Bisognava mettere l'aereo per terra il prima possibile. Vista la delicatezza della situazione ho deciso di prendere io il controllo dell'aereo, nonostante il lavoro da manuale svolto dal primo ufficiale Fabio Cortese».

#### **Cosa ha detto ai passeggeri?**

«Ho detto loro che c'era un problema serio, ma che saremmo tornati presto a terra. E di seguire scrupolosamente le istruzioni degli assistenti di volo. Avevamo il tempo bello e avevamo chiamato il may day. Nonostante il peso elevato e la mancanza di un motore, avevamo il controllo dell'aereo. La velocità di atterraggio era molto alta, ma era una situazione dovuta al forte peso. Siamo riusciti a fermarci in una distanza sorprendentemente corta, nemmeno due chilometri.

Abbiamo quindi disposto l'evacuazione immediata dell'aereo. Normalmente anche questo è un problema perché gli infortuni sono all'ordine del giorno, un po' per il panico, un po' per la fretta. Ma l'equipaggio ha svuotato l'aereo in un minuto e mezzo. Un lavoro esemplare, tanto che non si è fatto male nessuno».

#### **C'è stato qualche momento in cui ha pensato di non farcela?**

«No, se cominciamo a strapparci noi i capelli noi piloti, figuriamoci i passeggeri. E poi finché rimane controllabile l'aeroplano non ci sono problemi. In queste occasioni poi non si inventa niente, si può solo sbagliare. Un pilota non è bravissimo perché si è inventato l'uovo di Colombo. L'importante è non farsi distrarre dalla situazione e rimanere concentrati. Queste cose, come poi ho detto ai passeggeri una volta scesi dall'aereo, capitano in tutte le compagnie. La cosa buona è stato l'addestramento di tutto l'equipaggio che ha permesso di risolvere la situazione nel migliore dei modi».

#### **Le erano mai capitate emergenze di questo tipo?**

«In aviazione civile mai. In aviazione militare le macchine sono di un altro tipo, sono molto più spinte. Ma qui siamo responsabili della vita di quasi 300 persone. È molto diverso».

#### **La mancano l'aviazione militare e le acrobazie delle Frecce Tricolori?**

«Pilotare prima le Frecce Tricolori e poi gli aerei di linea è come guidare prima una Ferrari e poi un autobus. È assolutamente diverso. Ogni tanto, però, vado all'Aereoclub, prendo un'aeroplanino e lo strapazzo un po'. L'importante è essere in giro. E volare».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it

