

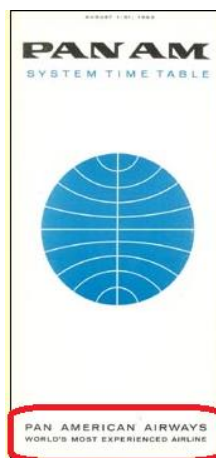
LA COMPAGNIA PIU' SICURA

Negli anni passati la domanda che più di frequente ci veniva rivolta era immancabilmente sempre la stessa: *Ho prenotato un volo con la compagnia XY mi può dire se è sicura?*

La domanda non era affatto peregrina. Vi sono stati anni in cui gli incidenti aerei erano all'ordine del giorno e addirittura vi erano riviste aeronautiche di fama che pubblicavano regolarmente la rubrica con gli incidenti aerei della settimana.

Dobbiamo comunque annotare che negli ultimi anni questa domanda non ci viene più rivolta e il motivo è abbastanza semplice: gli incidenti aerei non avvengono più con la frequenza con la quale avvenivano negli anni passati, sono divenuti un evento improbabile e raro. Per citare esempi concreti, nel secolo corrente qui da noi in Italia, possiamo ricordare solo due incidenti fatali avvenuti ad aerei commerciali passeggeri: quello occorso nell'anno 2001 a Linate quando un MD87 della SAS si scontrò a terra nella fase di decollo con un executive privato, circa il quale fra l'altro la SAS non aveva alcuna responsabilità dell'accaduto. E quello avvenuto nel Mar Tirreno il 6 agosto 2005 all'ATR72 della Tuninter che volava da Bari a Djerba. Due incidenti in 24 anni rappresentano un traguardo che negli anni passati si sarebbe ritenuto impensabile.

Di certo la crescita esponenziale di nuove compagnie aeree sorte a ritmo impressionante in questi ultimi anni dovrebbe costituire motivo di preoccupazione in quanto *nuova compagnia* dovrebbe significare *poca esperienza*. A tal proposito come non ricordare che la iconica Pan American faceva dei suoi anni di esperienza il suo preferito slogan pubblicitario? *World's most experienced airline.*



Tuttavia non si può ignorare come alla pari di altri campi -vedi ad esempio la chirurgia- così anche l'aviazione commerciale col passare degli anni si è fatta più sicura ed affidabile e a nostro parere non è un caso che alcuni dei pochi incidenti aerei avvenuti in tempi recenti non sono affatto imputabili al vettore aereo e/o alla scarsa manutenzione e problemi simili. Ecco perché non ci sentiamo più rivolgere la faticosa domanda sulla compagnia più sicura.

Come non ricordare, ad esempio, che **l'incidente Germanwings** è stato causato dalla volontà di suicidio del copilota che era rimasto solo ai comandi? (1) E come dimenticare la scomparsa di **MH370** sicuramente anch'essa imputabile alla volontà malata di un qualcuno a bordo che lo ha portato fuori rotta? (2) E arrivando poi a ricordare le due terribili sciagure occorse ai **Boeing 737MAX** di Ethiopian Airlines e di Lion Air (3) come ignorare che queste recenti tragedie aeree vedono le due compagnie coinvolte decisamente

estranee alle cause in quanto provocate dalle innovazioni che la casa costruttrice aveva apportato al nuovo modello senza che le stesse fossero state esplicitate nel manuale operativo della macchina?

A ben analizzare fra i casi più recenti rimangono solo due incidenti col punto interrogativo, forse tre:

- Air France 447, primo giugno 2009, volo Rio-Parigi;
- Egyptair 804, 19 maggio 2016, volo Parigi-Cairo;
- China Eastern 5735, 21 marzo 2022, volo da Kunming a Kanton.

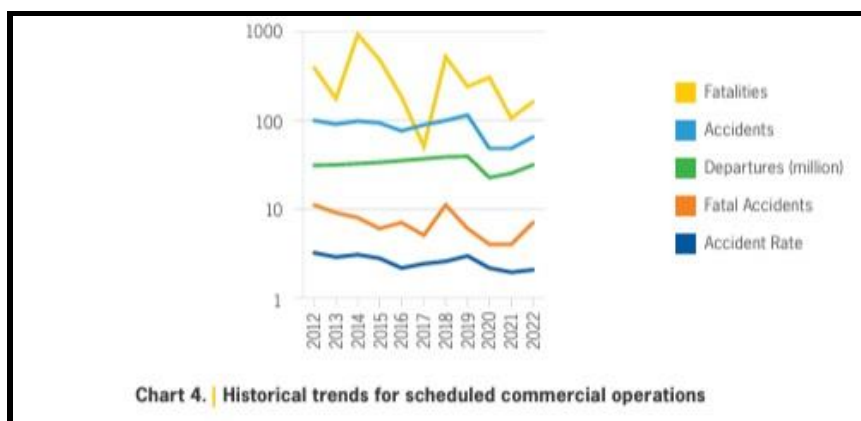
Sono queste le sciagure dell'aria che, da quello che è stato appurato e dato finora sapere, vedono il vettore e non la macchina al centro dell'attenzione.

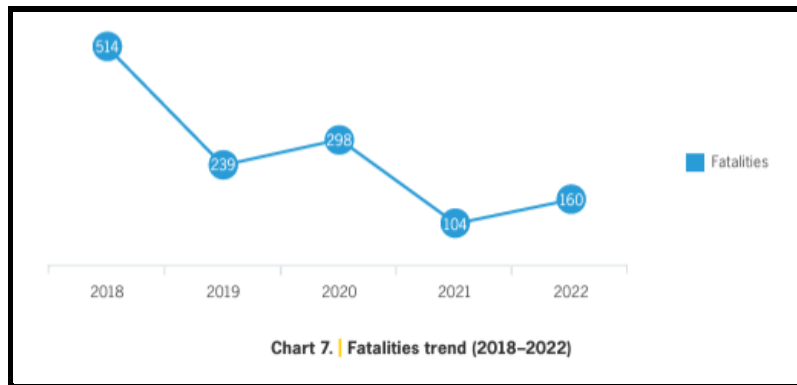
Per l'**Airbus 330 di Air France** precipitato nell'Oceano Atlantico sappiamo che la risposta dell'equipaggio a fronte dell'evento imprevisto non ha permesso il recupero del volo. La relazione finale delle indagini sull'incidente venne rilasciata dal BEA il 5 luglio 2012 e indicò gli errori dei piloti e i guasti tecnici fra le cause principali dell'incidente; in particolare, evidenziò l'incoerenza tra le misure della velocità riportate dagli strumenti a seguito dell'ostruzione dei tubi di Pitot da cristalli di ghiaccio, che causarono la disattivazione del pilota automatico; interventi inappropriati da parte dei piloti, che portarono il velivolo in una condizione di stallo e, infine, la mancata comprensione della situazione di stallo sempre da parte dei piloti, che – se prontamente identificata – avrebbe invece reso possibile il recupero della normale attitudine di volo.

Per l'**Airbus 320 di Egyptair** abbiamo più volte lamentato come malgrado siano stati tempestivamente recuperati entrambi i registratori, le autorità egiziane non hanno ancora rilasciato alcun rapporto ufficiale sulle cause della sciagura. Il silenzio fa pensar male e induce a ritenere che forse a bordo si è sprigionato un incendio che l'equipaggio ha inizialmente sottovalutato e non è stato poi in grado di contenere.

Per il **Boeing 737 di China Eastern** le ultime notizie a disposizione parlano di una probabile -ma non confermata- lite nel cockpit che potrebbe, il condizionale è d'obbligo, vedere uno dei due piloti aver causato l'improvvisa picchiata che ha portato alla distruzione dell'aereo.

Quanto da noi precisato circa il costante diminuire dei casi di incidenti aerei trova conferma nelle statistiche diramate dall'ICAO esplicitate dai grafici che seguono. (4)





In questa nostra analisi non abbiamo incluso una tipologia di sciagure aeree purtroppo ancora foriera di lutti, si tratta degli incidenti che vengono definiti *atti illeciti contro l'aeromobile*, ovvero gli attentati condotti contro i velivoli di linea. Va comunque ricordato come anche questa tipologia di eventi è caratterizzata dall'estraneità del vettore. A questa categoria vanno iscritti gli eventi del 9/11 cui hanno fatto seguito altri clamorosi casi. Fra i più recenti occorsi:

- **MH 17** Boeing 777, 17 luglio 2014, Amsterdam-Kuala Lumpur, abbattuto nell'Oblast' di Donec'k, in Ucraina, a quel tempo controllato da forze secessioniste filo-russe durante la guerra dell'Ucraina orientale. Le investigazioni ufficiali, condotte dal governo olandese, conclusero che l'aereo fu abbattuto da un missile terra-aria lanciato da quel territorio.
- **Metrojet volo 9268.** Airbus 320 da Sharm El Sheick a San Pietroburgo. 31 ottobre 2015, Si tratta dell'incidente passato alle cronache come l'attentato con la lattina di Schweppes. Gli investigatori ritengono che una bomba sia stata collocata sull'aereo a Sharm El Sheikh, con l'obiettivo di far sospendere alle compagnie aeree i voli verso quell'aeroporto. Poco dopo l'incidente, il ramo dello Stato Islamico nel Sinai, ha rivendicato la responsabilità dell'incidente, su Twitter, su un video e in una dichiarazione di Abu Osama al-Masri, il leader del ramo del Sinai del gruppo.
- **Volo 752 della Ukraine International Airlines.** L'8 gennaio 2020, un Boeing 737-800 che effettuava servizio tra Teheran e Kiev precipitò pochi minuti dopo il decollo provocando la morte di tutti i 176 a bordo. L'abbattimento venne confermato dalle autorità del governo iraniano che ammisero che due missili iraniani, presumibilmente SA-15 di fabbricazione russa, avevano colpito il velivolo per errore. L'incidente avvenne durante le gravi tensioni seguite all'uccisione da parte statunitense del generale iraniano Qasem Soleimani a Baghdad il 3 gennaio 2020.

Circa quest'ultima tipologia di incidenti, denominata in gergo "*unlawful acts against aircraft*" dobbiamo annotare l'evoluzione che essa ha avuto: si è passati dallo stereotipo dirottatore che una volta costringeva l'equipaggio a puntare su destinazioni da lui scelte, all'abbattimento del velivolo e del suo carico umano ricorrendo ad ordigni esplosivi.

La "compagnia più sicura" oggi non viene più ricercata per il semplice motivo che tutti gli aerei in servizio, sono condotti da sofisticati sistemi di avionica computerizzata in grado di risolvere anche errori compiuti dall'uomo. Possiamo dire che l'argomento di cui oggi tanto si parla *l'Intelligenza Artificiale*, è da tempo presente nel cockpit. Un tale particolare congiunto ad una navigazione satellitare svincolata da radioausili terrestri ha reso i voli decisamente più sicuri.

Ciò non vuol dire comunque che possiamo fare a meno dell'elemento umano nel cockpit. A tal proposito suggeriamo la lettura di due eloquenti libri. (5)

-“Computer crashes, quando i sistemi di bordo tradiscono” di Tom Dieusaert;

-“No man’s land. The untold story of automation on QF72” di Kevin Sullivan.

Entrambi i libri narrano fatti reali che vedono coinvolti i sistemi computerizzati presenti nel cockpit. Ecco perché **se è vero che il computer ha enormemente facilitato il compito dei piloti è altrettanto vero che è impensabile un domani fatto di aerei senza piloti a bordo.**

- (1) Volo Germanwings 9525 precipitato il 24 marzo 2015 (Airbus 320) sul lato meridionale della Tête du Travers; 150 vittime.
- (2) Volo MH370 (Boeing 777) scomparso nell’Oceano Indiano l’8 marzo 2014, 239 vittime
- (3) Due incidenti al nuovo Boeing 737-Max. Lion Air 29 ottobre 2018 , 189 vittime. Ethiopian Airlines 10 marzo 2019, 157 vittime.
- (4) Tabelle tratte da ICAO Safety Report 2023, pagg. 7 e 9.
- (5) *Computer Crashes* di Tom Dieusaert, Ibn Editore, 2021 ; *No man’s land* di Kevin Sullivan , ABC Books, 2019

NL 18/2024 5 Maggio 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

NL 01/24	Primo grave incidente per l’Airbus 350	2 gennaio 2024
NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
NL 06/24	E L’Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull’ala	23 gennaio 2024
NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
NL 16/24	Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it