

IL PRIMO SCONTRO FRA DUE VELIVOLI CIVILI

“I primi risultati dell’inchiesta ufficiale attribuiscono l’incidente ad un errore del pilota inglese e alla sua inosservanza dei regolamenti; questi prescrivono infatti che gli aeroplani che seguono vie aeree debbano tenersi alla destra della strada stessa qualunque sia il senso in cui procedono: ora il punto di caduta dei due apparecchi si trova alla destra della strada, ciò che tende a stabilire che se l’aeroplano francese si trovava al suo posto, l’apparecchio inglese aveva deviato sulla sinistra del suo percorso. Il biplano inglese si trovava non soltanto alla sinistra della strada, ma anche alla sinistra del Goliath. E’ da questa constatazione che risulta la responsabilità del pilota inglese.”

Non aveva tenuto la destra. E’ questa la per certi versi sorprendente causa dello scontro in cielo avvenuto il 7 aprile 1922, fra un aereo di linea Farman F.60 e un de Havilland DH.18A che si scontrarono a mezz’aria sopra Thieuloy-Saint-Antoine, in Francia, uccidendo tutte le sette persone a bordo di entrambi gli aerei. Quell’incidente è considerato la prima collisione in volo di aerei di linea nella storia dell’aviazione. Lo scontro avvenne sulla rotta più trafficata di quegli anni: la Londra-Parigi per la precisione da Croydon, l’allora aeroporto di Londra, con Parigi le Bourget. A bordo dell’aereo francese vi erano cinque persone, sull’aereo inglese due.



“La Stampa” 9 Aprile 1922

L'aereo inglese coinvolto nella collisione era un de Havilland DH.18A, (G-EAWO), che operava un volo postale dall'aeroporto di Londra-Croydon all'aeroporto di Parigi-Le Bourget. Entrambi i piloti stavano utilizzando la stessa linea ferroviaria “a vista” per cercare di mantenere la rotta in condizioni di nebbia e scarsa visibilità. Si scontrarono frontalmente ad un'altitudine di 150 metri.

In seguito all'incidente, all'aeroporto di Croydon si riunirono i rappresentanti delle compagnie aeree che in quegli anni avevano iniziato a volare sulla Londra-Parigi, la Compagnie des Grands Express Aériens, la Compagnie des Messageries Aériennes, la Daimler Airway, la Handley Page Transport, la Instone Air Line e della KLM, oltre a due rappresentanti del Ministero dell'Aeronautica e a diversi piloti impiegati nelle compagnie. Tra le risoluzioni approvate durante l'incontro si legge che “tenere la destra” doveva diventare la regola universale dell'aria, che i nuovi aerei di linea dovevano fornire una chiara visuale al pilota e che tutti gli aerei di linea dovevano essere dotati di radio. In Belgio, Francia, Paesi Bassi e Regno Unito dovevano essere introdotte rotte aeree chiaramente definite.

In merito a questo incidente è interessante annotare come nell'anno dello scontro non esisteva alcun controllo del traffico aereo. Gli aerei in quell'anno non disponevano ancora della radio e comunque quando volavano non erano controllati da terra.



Il Farma 60 Goliathe il De Havilland DH18

Venendo ora ai giorni nostri quale è stato l'ultimo caso di collisione in volo fra due aerei civili? Ebbene bisogna andare indietro di quasi trent'anni, quando il 12 novembre 1996 sui cieli dell'India (1) un Boeing 747 della Saudia con 312 persone a bordo e un Ilyushin 76 della compagnia Kazakhstan Airlines con 37 persone si scontrarono a circa 14.000 piedi di altitudine.

Il rapporto finale dell'inchiesta condotta dal Ministero dei Trasporti indiano mise in luce che la collisione fu causata dall'incapacità dell'equipaggio kazako di mantenere l'altitudine corretta, citando tra i fattori che hanno contribuito alla collisione la scarsa conoscenza della lingua inglese nella cabina di pilotaggio kazaka, che portò a un'interpretazione inadeguata delle indicazioni fornite dal controllo del traffico aereo, e tre episodi specifici di carenze nella gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM) da parte dell'equipaggio kazako. Fra le raccomandazioni emesse merita di venir ricordata quella nella quale si richiede *Separation of inbound and outbound aircraft through the creation of 'air corridors'*.

In questo scontro in volo cioè non si trattava di tenere la destra bensì di creare corridoi aerei all'interno dei quali si dovevano assicurare differenti quote a seconda della direzione in cui si procedeva. Il rapporto suggeriva di trasformare le rotte da "bidirectional" a "unidirectional" e rendere obbligatorio l'uso del TCAS a tutti gli aerei che volavano in India. (1)

Post Scriptum dell'autore: il fatto di aver ricordato questa lontana tragedia dei cieli è da considerarsi decisamente un buon segno: significa infatti che le cronache odierne non riportano incidenti di cui ci dobbiamo occupare.

- (1) Lo scontro avvenne in località Charkhi Dadri a un centinaio di chilometri a ovest di Nuova Delhi.
- (2) In quell'anno i primi apparati ancora si chiamavano "ACAS", Airborne Collision Avoidance System. Pag XII e XII del Report of Court of Inquiry del Ministero dell'Aviazione Civile dell'India.

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025

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

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

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 ne rimangono attive."