

## ATTUALI CRITICITA' NELLA SICUREZZA VOLO

Con lo scomparire dalle cronache quotidiane delle grandi tragedie dell'aria, quelle da prima pagina per intenderci, quali sono le attuali criticità nel sistema aviazione commerciale? Quali sono i pericoli che si celano dietro un volo di routine fra i 100 mila che ogni giorno dell'anno solcano i cieli del mondo?

I velivoli oggi in servizio nelle flotte delle compagnie aeree sono tutti nuovissimi non si parla più di *carrette del cielo*, ed è da tempo ormai che non si verificano più collisioni in volo fra velivoli a causa della *manca di copertura radar*, altrettanto impossibile è oggi citare casi di *lost in route*...come ne avvenivano non pochi nel passato, e allora si può finalmente affermare che possiamo stare tranquilli nel prendere posto a bordo di un aereo?

Ebbene sì, statistiche e numeri lo confermano: il mezzo aereo è assolutamente sicuro, non si può certo dubitarne ricordando che nel 2023 su 4.5 miliardi di passeggeri trasportati da tutte le aerolinee mondiali soltanto 72 che si trovavano a bordo di un aereo di una compagnia nepalese hanno perso la vita: 72 persone su 4.497.000.000 o se preferite 1 volo incidentato su 36 milioni di voli svolti.

Ma trattando del tema sulle attuali criticità non mancano incidenti da evidenziare anche se per essi va fatta la premessa che non hanno finora condotto ad alcun *accident* ovvero un incidente con perdite di vite umane, ma hanno solo significato ritardi e/o diversioni sugli scali più vicini. Quelli di cui trattiamo in questo nostro intervento riguardano le tre tipologie che più di frequente avvengono, quelle in pratica cui quotidianamente, o quasi, debbono confrontarsi i piloti e purtroppo anche i passeggeri.

Uno degli eventi che accadono quasi giornalmente in tutti i continenti è quello dell'improvvisa formarsi di **fumi e odori** non proprio piacevoli a bordo, fatto questo che costringe l'equipaggio a dirottare immediatamente sullo scalo più vicino. Per farvi entrare nel vivo del problema ecco alcuni fra i più recenti casi precisando che non sono stati gli unici.

-20 ottobre, Embraer 145 della compagnia statunitense JSX Air, da Denver Rocky Mountain a Burbank, era appena decollato dalla pista 12L del Rocky Mountain Metropolitan Airport quando l'equipaggio ha interrotto la salita a circa 9000 piedi segnalando la presenza di fumo nella cabina di pilotaggio e decideva di rientrare all'aeroporto di Rocky Mountain. Lo stesso aereo pochi giorni prima (il 17 ottobre) aveva avuto un altro simile problema.

-13 ottobre, Airbus 340 Lufthansa, volo da Francoforte a Washington, era in rotta a FL340 sui Paesi Bassi, in prossimità di Amsterdam, quando l'equipaggio ha deciso di rientrare a Francoforte. L'aereo si è fermato sulla pista per un'ispezione da parte dei servizi di emergenza per circa 8 minuti prima di proseguire verso il piazzale. Un passeggero ha riferito che il personale di bordo ha annunciato il ritorno a Francoforte a causa di un odore non identificato a bordo che ha causato disagio ad alcuni membri dell'equipaggio. Non essendo in grado di identificare la fonte dell'odore, il capitano ha deciso di tornare a Francoforte.

-13 ottobre, Boeing 757 Delta Airlines, volo da Filadelfia a Atlanta era in rotta a FL340 a circa 50 nm a nord-est di Greenville/Spartanburg, quando l'equipaggio decideva di deviare verso Greenville. I passeggeri hanno riferito di aver avvertito un odore in cabina fin dall'inizio del volo, che è peggiorato sempre di più man mano che il volo procedeva.

-23 settembre, Boeing 767 United, volo dal Newark a Ginevra era in rotta a FL350 a circa 360nm a est di St. John's, NL (Canada) quando l'equipaggio ha deciso di invertire la rotta e deviare su St. John. Durante la fase di crociera nella cabina passeggeri si era sprigionato un forte odore di bruciato.

-22 agosto, Embraer 135 della compagnia Airlink South Africa, volo da Johannesburg a Sishen. L'aereo stava salendo a FL245 quando l'equipaggio ha sentito odore di fumo nella cabina di pilotaggio, sono state indossate le maschere di ossigeno e è stata interrotta la salita a FL260. L'odore era limitato alla cabina di pilotaggio. L'equipaggio ha dichiarato l'emergenza ed è rientrato a Johannesburg trascorsi appena 30 minuti dopo la partenza.

La causa di questi “incidenti” può essere duplice: un apparato elettrico surriscaldato o un evento di fumi tossici (“fume events”) a causa di perdite di lubrificante all’interno di un motore. E’ ormai noto che l’aria che si respira all’interno dei velivoli viene lavorata dai motori ed ogni eventuale perdita di olio o lubrificante crea problemi nell’aria immessa in cabina. (1)

Non si sottovalutino questi casi i quali per il momento si sono tutti risolti senza vittime, ma alle compagnie questi dirottamenti forzati con relativo fermo del velivolo comportano spese enormi a loro carico.

Altra tipologia di incidenti anch’essa molto frequente ai nostri giorni è quella dell’impatto con volatili, ovvero i casi di “**bird strike**”.

A questa tipologia di incidenti abbiamo dedicato di recente una specifica newsletter (2) avvertendo che con l’aumentare del numero dei voli che le compagnie aeree giornalmente svolgono, l’incremento dei casi di “scontri” fra velivoli e volatili è praticamente inevitabile, è una mera questione di statistica. Questo tipo di eventi avvengono solitamente nella fase di decollo, di atterraggio quando la quota di volo è bassa o addirittura quando l’aereo è a terra. Anche in questo caso gli eventi sono pressoché quotidiani e ve ne citiamo alcuni fra gli ultimi occorsi.

-22 ottobre, un Airbus A320 della compagnia pakistana Air Sial che effettuava un volo da Lahore a Karachi era in fase di salita quando l’equipaggio giunto a 3000 piedi decideva di rientrare a Lahore a causa di un bird strike.

-20 ottobre, un Boeing 787-9 della Korean Airlines che effettuava un volo da Seoul a Da Nang (Vietnam) quando è giunto a destinazione il personale di terra scopriva che la punta dell’aereo (radome) appariva danneggiata da un evidente caso di bird strike. Ecco l’eloquente immagine.



-16 ottobre, Un Boeing 737-800 di Malta Air da Budapest a Billund (Danimarca) con 188 persone a bordo, era anch’esso in fase di salita quando l’equipaggio ha dichiarato PAN PAN riferendo di aver avuto un bird strike a circa 500 piedi AGL nel motore destro numero 2. L’equipaggio riferiva anche che il motore destro era oggetto di forti vibrazioni ma comunque entrambi i motori erogavano potenza. L’aereo ritornava a Budapest circa 50 minuti dopo la partenza.

Una terza area di criticità è data dalle **turbolenze in aria chiara CAT** (Clear Air Turbulence) vuoti d’aria che provocano feriti soprattutto fra il personale di cabina, e che proprio quest’anno ha visto registrare il primo caso di un passeggero deceduto. L’incidente è avvenuto il 21 maggio di quest’anno al Boeing 777 di Singapore Airlines che operava da Londra a Singapore con 211 passeggeri e 18 membri di equipaggio. Purtroppo questa volta non si sono contati solo i feriti, come solitamente avviene in questi incidenti in quanto un cittadino britannico di 73 anni è morto a bordo dell’aereo, inoltre 79 passeggeri e 6 membri di equipaggi sono finiti in ospedale. I dati disponibili indicano che l’aereo aveva subito una deviazione di altitudine di -100/+300 piedi a circa 350 miglia a ovest-nord-ovest di Bangkok mentre si trovava ad una

quota di 37.000 piedi, 11.280 metri, sul Myanmar. A seguito dell'accaduto l'aereo effettuava un atterraggio di emergenza allo scalo di Bangkok.

Parlando dei tanti casi di turbolenze in volo evitiamo la loro elencazione (che sarebbe anch'essa molto nutrita) e rimandiamo il lettore alla nostra newsletter "Turbolenza in volo, approfondimento" (3)

Elencate le tre aree ad alta criticità che affliggono l'attuale esercizio delle operazioni, in chiusura vorremmo toccare l'argomento della **black list della UE**. La vicenda degli immigrati fatti tornare indietro dall'Albania in Italia e relativa polemica politica riguardante la lista sui Paesi "sicuri" o meno, ci ha fatto ricordare che anche per le compagnie aeree esiste una lista di vettori non sicuri, ai quali non è permesso operare in aeroporti comunitari, né solo sorvolare i cieli della UE.

L'esistenza di questa lista è poco nota, né la stessa ci risulta venga regolarmente consultata da chi acquista un biglietto aereo, eppure è dal 2006 che essa è attiva e ciò che venne dichiarato al suo lancio è estremamente chiaro: *"La lista nera europea avrà effettive ripercussioni sulla sicurezza aerea nell'Unione europea. In aggiunta al suo carattere punitivo, infatti, essa incoraggerà tutti i vettori aerei che operano in Europa a rispettare pienamente le norme di sicurezza e dissuaderà i vettori aerei privi di scrupoli dall'operare in Europa. La lista permetterà inoltre di evitare divergenze tra i divieti e le restrizioni operative decisi dai singoli paesi. Grazie alla sua ampia diffusione la lista avrà un impatto a livello mondiale. La Commissione consiglia ai cittadini di evitare di viaggiare con questi vettori in altre parti del mondo."* (4)

A oltre quindici anni dalla sua introduzione come commentare la sua utilità pratica?

Se avete tempo a disposizione uno sguardo alle non poche liste emesse in questi anni vi evidenzierà un particolare a dir poco sconcertante: la maggior parte dei vettori riportati appartengono al continente africano. Quando uscì la prima lista erano riportati 179 vettori dei quali forniamo la suddivisione per nazionalità:

- 65 appartenenti alla Rep. Dem. del Congo;
- 38 appartenenti alla Guinea Equatoriale;
- 26 appartenenti alla Sierra Leone;
- 22 appartenenti alla Liberia;
- 16 appartenenti allo Swaziland;
- 1 appartenente al Ruanda;
- 1 appartenente alle Comore.

Il totale di queste compagnie del continente africano arrivava a 169 in pratica il 96 per cento della black list conteneva vettori africani i quali fra l'altro non effettuavano servizi schedulati in Europa. I mancanti erano 4 del Kirghizistan, 2 del Kazakistan, 1 vettore sconosciuto della repubblica Dem. di Corea, 1 del Surinam, 1 dell'Afganistan e 1 della Thailandia.

Fra i 179 elencati l'unico vettore conosciuto in Europa era la compagnia afgana Ariana circa la quale però la Pubblicazione della UE precisava che la stessa *avrebbe potuto continuare a esercitare diritti di traffico se avesse utilizzato aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo.*

Se ora ci trasferiamo alla più recente lista pubblicata la quale porta la data del 30 maggio 2024 troveremo ancora una volta prevalere le compagnie africane con la precisazione che a quelle già nominate sono state aggiunte anche le compagnie libiche e del Sudan. Le compagnie del Kirghizistan sono ora diventate 12. Quindi, come per le precedenti edizioni, nessuna compagnia aerea europea è compresa nella lista.

Ma quanto detto potrebbe quindi significare che il passeggero che vola in Europa si può sentire tranquillo circa la situazione della sicurezza volo? Obiettivamente non ce la sentiamo di dare una risposta del tutto

affermativa. Precisato che la prima black list è stata pubblicata nel 2006 esaminiamo cosa è accaduto in Europa da quella data.

- **30 novembre 2007** un MD83 della compagnia turca Atlasjet precipita durante la fase di avvicinamento all'aeroporto turco di Isparta, tutti morti i 57 occupanti del velivolo (5) ;
- **20 agosto 2008** un MD82 della compagnia spagnola Spanair precipita durante la fase di decollo all'aeroporto di Madrid, 154 vittime; (6)
- **1 giugno 2009**, un Airbus 330 di Airbus precipita nell'Oceano Atlantico, provocando la morte di tutti i 229 occupanti a bordo; (7)
- **17 luglio 2014** Boeing 777 della Malaysia Airlines abbattuto nei cieli ucraini, 298 vittime (8)
- **24 luglio 2014** un MD83 della compagnia spagnola Swiftair diretto in Algeria precipita provocando la morte dei 116 occupanti. (9)
- **24 marzo 2015** un Airbus 320 della Germanwings viene fatto schiantare dal copilota sulle Alpi francesi, 150 vittime (10)

Tenendo presente che in questa lista abbiamo escluso i non pochi incidenti aerei mortali occorsi a partire dal 2006 a compagnie asiatiche, centro e sud americane di primaria importanza che non risultano incluse nella black list appare evidente come la "lista nera" insista nel comprendere compagnie aeree di Paesi "travagliati" nei quali sono presenti situazioni politiche particolari e le cui autorità aeronautiche non riescono a garantire in modo completo la sicurezza delle compagnie locali. Questa può essere una politica corretta, ma allo stesso tempo incompleta. Quindi possiamo affermare che se la lista ha senz'altro avuto riflessi positivi nel non permettere a compagnie dalla dubbia sicurezza a esercire collegamenti con gli scali europei, la lista non ha però evitato che importanti compagnie europee incorressero in incidenti fatali. Un tale particolare sembrerebbe indicare che l'opera di selezione e di vaglio non è stata particolarmente efficace sotto l'ottica europea. Insomma anche in Europa vi erano vettori che necessitavano di "attenzione".

(1) Per chi volesse approfondire l'argomento raccomandiamo la lettura del nostro libro " Aerotoxic Syndrome", Ibn editore, 2019

(2) Newsletter 54/24 "Bird strike sempre in agguato" del 14 ottobre 2024.

(3) Newsletter 21/24 "Turbolenza in volo, approfondimento" del 21 maggio 2024.

(4) Regolamento (CE) n. 2111/2005, entrato in vigore il 16 gennaio 2006.

(5) MD83 immatricolato TC-AKM (c/n 53185)

(6) MD82 immatricolato EC-HFP (c/n 53148)

(7) Airbus 330-203 immatricolato F-GZCP (c/n 660)

(8) Boeing 777-2H6ER immatricolato 9M-MRD (c/n 28411)

(9) Il volo veniva svolto dalla compagnia spagnola per conto del vettore Air Algerie; MD83 immatricolato EC-LTV c/n53190

(10) Airbus 320 immatricolato D-AIPX (c/n 58313)

**NL 57/2024** 27 ottobre 2024

[www.air-accidents.com](http://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
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24 Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24 La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24 Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24 Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24 Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24 Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24 La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓ NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓ NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓ NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓ NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓ NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓ NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024
✓ NL 43/24 Asia a rischio per i pontefici	10 settembre 2024
✓ NL 44/24 Fumi tossici a bordo dell'A380	11 settembre 2024
✓ NL 45/24 Torniamo sulle batterie al litio	20 settembre 2024
✓ NL 46/24 Tre punti da ponderare su MH370	22 settembre 2024
✓ NL 47/24 Quello scontro sul cielo di Nettuno	29 settembre 2024
✓ NL 48/24 Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30 settembre 2024
✓ NL 49/24 La Porta del cockpit	03 ottobre 2024
✓ NL 50/24 Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04 ottobre 2024
✓ NL 51/24 Componenti non conformi per il Boeing 787	06 ottobre 2024
✓ NL 52/24 Altro capitano morto in volo	10 ottobre 2024
✓ NL 53/24 La localizzazione di velivoli incidentati	10 ottobre 2024
✓ NL 54/24 Bird strike sempre in agguato	18 ottobre 2024
✓ NL 55/24 Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18 ottobre 2024
✓ NL 56/24 L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20 ottobre 2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

*info@ibneditore.it*

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](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)