

## UNA COLLISIONE AVVERTITA SOLO DAI PASSEGGERI

Aeroporto di Barcelona, Spagna, 14 aprile 2011 ore 8.30 UTC, visibilità 10 chilometri. Il Boeing 737 (EI-EKB) di Ryanair in servizio per Ibiza rulla sulla bretella di raccordo per immettersi in testata pista 25L, davanti a lui nella sequenza si trova il B767 (N366AA) di American Airlines in procinto di decollare per New York.

Alcuni passeggeri del B737 che hanno i posti sulla fila di destra notano che l'estremità alare del loro aereo tocca la coda di un altro velivolo e avvertono il personale di cabina.

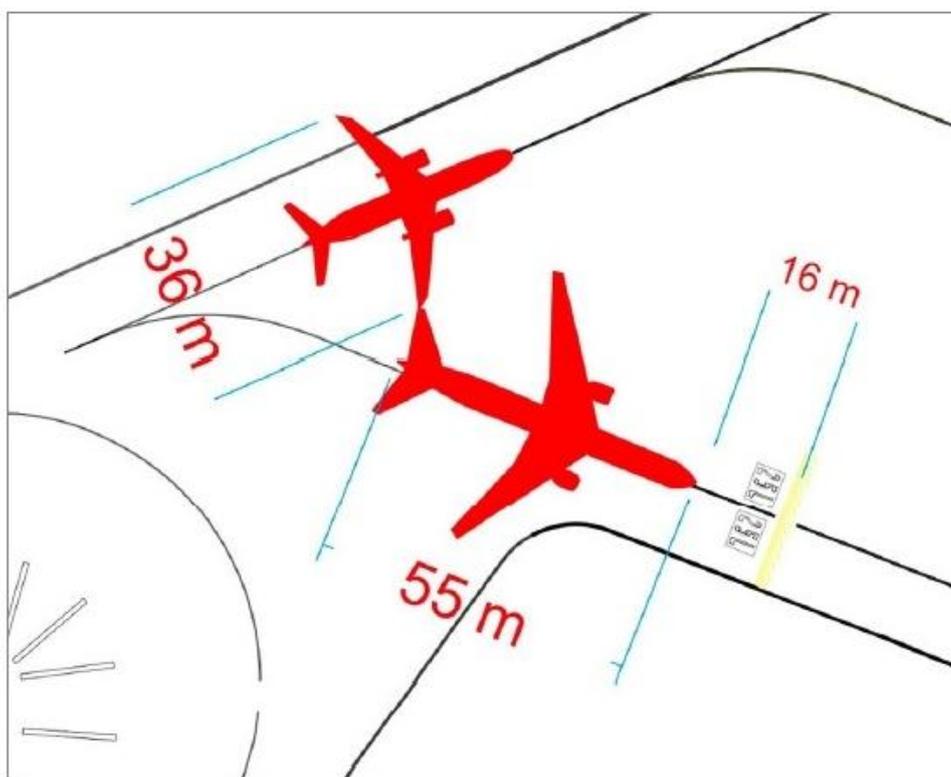


Figura 5. Geometrias de colisión en las inmediaciones de G3

Fonte: CIAIAC, rapporto su incidente IN-011/2011

Il Flight Attendant (FA) contatta la cabina di pilotaggio ma invece di far precedere la chiamata con tre suoni che avrebbe significato un **serio problema** in corso, usa un solo squillo iniziando peraltro il suo annuncio con *“only for your information...sorry to bother you”* ; avvertirà il rapporto nella sua fase conclusiva che *“flight attendants reported the collision to the flight crew, but did so ineffectively”* (pag.224). Da questi particolari il comandante riceve la sensazione che non si è in presenza di un serio problema e inoltre, avvertirà poi, si era convinti che si trattasse delle lamentele di un solo passeggero e non di più passeggeri come in effetti era accaduto. Dalla torre nessun messaggio di allerta e i due velivoli decollano giungendo

regolarmente ognuno alla propria destinazione. Durante il volo molti passeggeri continuano a parlare dell'incidente *“ma in nessun caso il FA ritiene di dover avvertire il comandante per rendere note le loro preoccupazioni”* (pag.223). Giunto a Ibiza il capitano del 737 decide di effettuare una ispezione visiva e qui si accorge che la winglet dell'ala destra effettivamente riportava una vistosa graffiatura. Veniva avvertita anche l'American Airlines e il B767, controllato all'arrivo a New York, è risultato aver riportato il danno maggiore tanto da richiedere riparazioni prima di poter essere rimesso in servizio (pag.213). Le raccomandazioni del rapporto riguardano in primo luogo la spaziatura degli aeromobili nell'area holding di testata pista 25L la quale può contenere fino a tre velivoli ma di dimensioni ben precise. In merito annota il rapporto che *“mentre sussiste una certa relazione tra la lunghezza dell'aeromobile e la sua apertura alare, la classificazione Icao non prende in considerazione la lunghezza, pertanto le limitazioni basate su questa classificazione non possono garantire che le distanze di separazione raccomandate dall'Icao vengano osservate”* (pag. 221). Ma in effetti questo particolare viene indicato essere una delle cause dell'incidente: *“assegnare la posizione “G3” ad un aeromobile a lunga fusoliera, quale è il B767-300 e la posizione effettiva in cui questo aeromobile si è fermato relativamente distante dal segnale di holding point ha contribuito all'incidente”*. (pag. 224 , cause)

La seconda raccomandazione emessa dal CIAIAC, l'ente investigativo spagnolo, è nei confronti del vettore il quale viene invitato a rivedere quegli aspetti del suo training concernenti le comunicazioni tra cabin crew e cockpit con particolare enfasi a quelle comunicazioni provenienti dai passeggeri che coinvolgono la sicurezza del volo.

Fin qui il rapporto investigativo. Ancora una volta purtroppo si deve prendere atto del particolare, non nuovo nel campo della safety, che gli equipaggi non hanno la completa visibilità di ciò che può accadere all'intera struttura del velivolo (\*).

A maggior ragione però proprio prendendo atto di questa lacuna si dovrebbe avere maggiore sensibilità per eventuali avvertimenti originanti dai passeggeri. Le aerolinee —specialmente dopo il 9/11- pretendono l'ambiente sterile nelle fasi di decollo e atterraggio ma evidentemente, i flight attendants anche loro istruiti sulla sicurezza del volo, debbono vagliare con attenzione quanto viene notificato dai passeggeri. In questo caso un *single chime* al posto dei tre regolamentari ha fatto la differenza. Infine rimane il dilemma del comportamento dei passeggeri che forse, in casi come questi, farebbero bene a pretendere che il comandante venga informato di quanto visto e non accontentarsi semplicemente di generiche assicurazioni. Un ulteriore commento riguarda il fatto che molti giornali hanno riportato con estrema sorpresa e incredulità il particolare che l'aereo sia riuscito a decollare malgrado i passeggeri siano stati testimoni dell'incidente, segno evidente questo che ormai è dato per scontato che se i passeggeri si “fanno sentire” l'aereo, almeno finché è a terra, si ferma.

(\*) Rimane indicativo in tal senso l'incidente mortale occorso al Boeing 737 della British Midland (G-OBME) l'8 gennaio 1989 (47 vittime) quando un motore in fiamme notato dai passeggeri non venne portato all'attenzione dell'equipaggio.

**AAR- Safety Newsletter (5/12), 12 Agosto 2012**