

QUANDO L'AEREO E' TROPPO NUOVO

L'opinione pubblica erroneamente ritiene che aereo nuovo equivalga a più sicurezza. Tale convinzione è un retaggio della vecchia aviazione commerciale quando le compagnie charter volavano con aerei messi in disuso dai vettori tradizionali. Oggigiorno una tale concezione è decisamente superata perché il mercato dell'usato è passato di moda e le compagnie acquistano direttamente dai costruttori i loro aeromobili.

Sempre negli anni passati, ed ancora una volta erroneamente, all'indomani di una tragedia dell'aria i media erano soliti parlare di "carrette del cielo". Ma il ricorso a questi eclatanti titoli più che corrispondere a obiettive verità derivava dalla necessità di far colpo sull'opinione pubblica.

Oggi con una aviazione commerciale i cui incidenti fatali si possono contare sulle punta delle dita, possiamo affermare che è assolutamente errato credere che a cascare siano solo datate "carrette del cielo". Per quanto strano possa sembrare le cronache dell'aviazione civile sono purtroppo piene di casi di tragedie dell'aria avvenute perché l'aereo **era troppo nuovo o, variante sul tema, perché l'equipaggio ancora non aveva familiarità con quel modello.**

Le due recenti sciagure che hanno visto quale protagonista l'ultimo nato in casa Boeing ne sono la prova più evidente.

Se andiamo indietro nel tempo alla ricerca di incidenti che hanno colpito aerei di fresca consegna non avremmo altro che l'imbarazzo della scelta e potremmo ad esempio iniziare da un caso italiano che ha visto coinvolto un velivolo che era stato consegnato alla compagnia appena due settimane prima. Era l'11 marzo 1967 quando un nuovissimo bimotore Twin Otter della compagnia Aeralpi in volo da Venezia-Marco Polo a Cortina, aeroporto di Fiemmes precipita in località Fadalto. A bordo 2 piloti e due passeggeri. L'aereo era partito da Milano e aveva fatto scalo a Venezia dove erano scesi 12 passeggeri. Il velivolo di cui la produzione era iniziata nel 1964 era stato consegnato alla compagnia **appena due settimane prima**, il 24 febbraio.

La Aeralpi era una aerolinea nata su iniziativa di alcuni investitori pubblici e privati, tra i quali il conte Cesare d'Acquarone, Giovanni Ferrari e Umberto Klinger, convinti dell'opportunità di sfruttare l'esigenza di collegare il traffico turistico da e per Cortina d'Ampezzo usando il mezzo aereo. ⁽¹⁾

Ma se l'incidente dell'Aer Alpi fu principalmente causato dalla nebbia che imperversava nella zona, ben più gravi furono le cause della sciagura che avvenne il 29 settembre 1959 ad un quadrimotore Electra che era stato consegnato alla compagnia Braniff **11 giorni prima**.

Nelle indagini che seguirono non si riuscì a determinare la causa e la svolta venne solo a seguito di un altro incidente, quello del volo 710 della Northwest Airlines occorso il 17 marzo 1960. Questo aereo, un altro Electra, si era disintegrato a mezz'aria dopo aver perso le ali in modo simile al velivolo Braniff. L'indagine su questo secondo incidente mise in luce cedimenti strutturali dell'ala

dovuti alla posizione delle gondole motori. Dal 1961 la Lockheed avviò un programma di irrobustimento delle zone critiche. Anche in questi incidenti eravamo in presenza di un nuovo modello di aereo.

Il 19 gennaio 1960 fu la volta di un altro incredibile incidente. Era appena iniziata l'era del jet e un luccicante Caravelle entrato in servizio il 18 novembre si accingeva ad atterrare all'aeroporto di Ankara proveniente da Istanbul e Copenhagen.

Dell'incidente pur apparendo chiaro che vi era stata una discesa non intenzionale al di sotto della quota minima di volo autorizzata per l'avvicinamento all'aeroporto di Esenboga, non fece seguito alcuna conclusione definitiva sulle cause. Tutti i 42 occupanti persero la vita. Erano gli anni della transizione dall'elica al jet e quell'innovativo bireattore **aveva appena due mesi di servizio**.

L'undici luglio del 1961, 17 persone dei 122 occupanti persero la vita allorché un nuovo DC8 che **aveva alle spalle 124 ore di servizio** precipita durante l'atterraggio a Denver. Il DC8 era stato consegnato alla United a Giugno.

Il 26 giugno 1988 un Airbus 320, che fra l'altro era il primo aereo che lanciò il sistema di volo automatizzato fly-by-wire, precipitò a Mulhouse. L'aereo aveva i colori dell'Air France e sulle ragioni della sua caduta le polemiche proseguono ancora oggi. Addirittura ai comandi di questo velivolo vi erano il capo pilota di Air France e un collaudatore della casa costruttrice. L'aereo era stato consegnato ad Air France pochi giorni prima ed **aveva accumulato 22 ore di volo**.

E andando alla ricerca di incidenti avvenuti a nuovi velivoli ci siamo imbattuti in questa scioccante affermazione:

"...la sostanziale omissione venne giustificata dalla Boeing con l'argomentazione che, malgrado tutte varianti, il 747/400 era una macchina 'derivata dalle precedenti e come tale già accettata dalla FAA. Non si poteva parlare di nuova costruzione'". (2)

A parte il differente tipo di aereo non vi sembra che la stessa ci ricordi qualcosa? Anche se in quel caso non ci si riferiva alla strumentazione di bordo ma al rafforzamento del ponte principale *"onde evitare il ripetersi dei vari incidenti capitati a seguito del suo sfondamento"* sembrerebbe che il vizio di far passare per vecchio ciò che invece meriterebbe una nuova certificazione risalga indietro negli anni e non possa di certo definirsi una novità.

Tutto lascia insomma credere che più di aver paura della vetustà che il velivolo si porta alle spalle, ciò che invece ha la sua valenza nel valutare il rischio del volo, è il fattore *familiarità* che l'equipaggio può vantare nei confronti della macchina chiamata a pilotare. Più esso è consistente, più potete star certi che non avrete sorprese dal vostro aereo e dal vostro capitano.

(1) L'Aeroporto di Cortina d'Ampezzo-Fiames era un piccolo aeroporto, oggi dismesso, costruito in seguito al boom turistico che investì l'Ampezzano con i VII Giochi olimpici invernali del 1956.

(2) "Trappole nel cielo" Adalberto Pellegrino. Sugarco edizioni, 1992 , pagina 107. L'episodio da noi ripreso è contenuto nel capitolo 3, Le macchine, la progettazione. Va comunque fatto presente che non risultano incidenti mortali a seguito di quei fatti. Annota ancora il comandante Pellegrino: *"ma rafforzare quella struttura significava aumentare il peso a vuoto dell'aeroplano e quindi diminuire il suo rendimento commerciale"...."di fatto l'offerta e la promozione di un nuovo aereo di linea non si basano più sulle doti di affidabilità e di resistenza, ma sulla sua economicità di esercizio, brutalmente tradotta come costosedile per miglio."* Il libro, come precisato, uscì nel 1992.

Safety Newsletter 14/2019 del 22 Marzo 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370:non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)

www.air-accidents.com