

## AF447: IMPRUDENZA MA NON NEGLIGENZA, AIRBUS E AIR FRANCE “ASSOLTE”

Si è concluso il processo penale sull'incidente occorso all'Airbus A330-203 immatricolato F-GZCP che si inabissò nell'Oceano Atlantico nella notte del 1° giugno 2009 mentre era in volo da Rio de Janeiro a Parigi e a causa del quale persero la vita tutti i 228 occupanti a bordo (216+12). Al momento della sciagura l'aereo aveva circa quattro anni di servizio e aveva accumulato 18.900 ore di volo.

A scanso di equivoci precisiamo che l'indagine tecnica avviata dalla BEA (*Bureau d'enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile*) era stata già chiusa nel luglio 2012 additando quale causa principale errori in cabina di pilotaggio in seguito a malfunzionamenti tecnici dei tubi di Pitot. Le sonde, che si trovano all'esterno del corpo dell'aereo per calcolare la velocità dell'aria, si sono ghiacciate durante il volo, causando indicazioni di velocità errate, che hanno confuso l'equipaggio di volo il quale quindi non ha risposto in modo appropriato agli allarmi che pure erano scattati a bordo.

Ora nel processo che si è concluso a Parigi i pubblici ministeri hanno dichiarato che i piloti non sono riusciti a superare lo stress e la sorpresa dopo che le letture difettose dei sensori avevano scatenato una raffica di allarmi, sostenendo però allo stesso tempo che non si ravvedeva alcuna responsabilità “penale” da parte delle compagnie.

La sentenza, che di fatto significa “non colpevolezza” ha segnato la conclusione di un processo civile svoltosi tra ottobre e dicembre dello scorso anno. Al termine del procedimento, l'ufficio del pubblico ministero ha ritenuto impossibile dimostrare la responsabilità di una delle due società e ha suggerito di prosciogliere gli imputati. La decisione di non chiedere una condanna da parte del pubblico ministero è stata insolita ma non era vincolante per il gruppo di giudici che ha supervisionato il processo. In merito va osservato che Air France e Airbus, colossi francesi dell'aviazione, venivano giudicati da un tribunale francese.

Per quanto riguarda la Casa Costruttrice, il tribunale ha dichiarato che Airbus ha commesso "quattro atti di imprudenza o negligenza", tra cui la mancata sostituzione di specifici modelli di tubi di Pitot della flotta A330 e A340 che tendevano a congelarsi più frequentemente. Il costruttore è stato inoltre accusato di aver "omesso di fornire informazioni" agli operatori di volo.

Allo stesso tempo la sentenza ha anche affermato che Air France ha commesso due "atti di imprudenza" nel modo in cui ha distribuito la nota informativa sui sensori pitot difettosi. **Tuttavia, la corte non è riuscita a trovare un legame causale abbastanza forte tra queste mancanze e l'incidente per dimostrare che è stato commesso un reato.**

In seguito alla sciagura la Procura aveva chiesto un processo per omicidio colposo contro Air France, sostenendo che la compagnia aerea non ha fornito informazioni sufficienti ai suoi piloti sulle procedure da seguire. Il caso ha evidenziato che i tubi di Pitot si erano guastati a causa del ghiaccio nei voli precedenti all'incidente e ha accusato Airbus di non aver informato con urgenza le compagnie aeree del problema. I sensori sono stati infine sostituiti sugli aerei Airbus di tutto il mondo dopo l'incidente. (1)

Il caso era stato archiviato nel 2019 per mancanza di prove, ma un'associazione che rappresenta i parenti delle vittime, "*Association entraide et solidarité vol AF447*", aveva presentato appello alla sentenza. Nel maggio 2021, la Corte d'appello di Parigi ha ribaltato la decisione del 2019 e ha stabilito che Air France e Airbus dovevano venir processati per omicidio colposo, portando appunto all'ultimo processo appena conclusosi.

Alla fine Air France e Airbus sono stati assolti dalle accuse. Malgrado siano stati riscontrati diversi atti di imprudenza da parte del colosso costruttore e della compagnia di bandiera francese, il tribunale non ha trovato prove di *negligenza criminale* da parte delle compagnie. Da parte nostra ci permettiamo osservare che nel campo sicurezza del volo, la diffusione di informazioni riguardanti eventuali problemi che sorgono (come quello del ghiacciamento sonde, problema che era già noto) se non avviene in tempi rapidi, può trasformarsi in vere e proprie mine vaganti per la comunità internazionale e per la sicurezza dei passeggeri.

Mentre le agenzie di stampa diffondevano l'esito della sentenza di Parigi, in contemporanea dall'Iran è pervenuta notizia che dieci militari appartenenti all'esercito iraniano sono stati condannati a diversi anni di prigione per aver provocato **l'abbattimento del Boeing 737 ucraino** che era decollato dall'aeroporto di Teheran diretto a Kiev. L'abbattimento era avvenuto l'8 gennaio del 2020 e aveva provocato la morte di tutti i 176 occupanti a bordo. (2) Il tribunale ha riconosciuto che il comportamento dell'imputato principale era stato dovuto a "ignoranza" e che "non aveva intenzione di abbattere un aereo passeggeri". Questo militare è stato condannato a 13 anni di carcere, di cui tre per aver commesso quello che il tribunale ha definito un "omicidio quasi intenzionale" e dieci per aver disobbedito agli ordini. Anche altri nove membri dell'esercito iraniano sono stati giudicati colpevoli di atti illeciti che hanno portato alla tragedia dell'8 gennaio 2020 e sono stati condannati a pene comprese tra uno e tre anni di carcere.

(1) Sull'argomento vedi ns. Newsletter 04/2011 "Le Sonde Pitot e quell'incidente all'A320 del 2007"

(2) Volo PS752 della Ukraine International Airlines. Aereo Boeing 737-8KV immatricolato UR-PSR c/n 38124/5977

**NL 15/2023 ; 18 Aprile 2023**

#### **Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)**

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'eplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile

E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

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

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.