

## PERCHE' CADONO GLI AEREI

E' un dato obiettivo del quale si deve ormai prendere atto: se si eccettuano incidenti "locali" che colpiscono vettori di carattere *regionale*, le cui cause risiedono principalmente in fattori tecnici derivanti dallo stato carente in cui versa l'aviazione civile in un determinato Paese, i "grandi" disastri aerei, quelli cioè di cui si occupa l'opinione pubblica mondiale, stanno prendendo un indirizzo alquanto preciso....e preoccupante.

Cosa intendiamo esattamente con il termine inedito di *grandi disastri* aerei è presto detto. Vogliamo intendere tragedie dell'aria che colpiscono vettori su voli non domestici, nei quali solitamente troviamo a bordo passeggeri di varie nazionalità da cui ne deriva una copertura mediatica mondiale. Per scendere nel concreto l'ultimo incidente aereo che rientra in questa nostra tipologia è quello avvenuto il primo giugno 2009 all'Airbus 330 Air France in volo da Rio de Janeiro a Parigi. A bordo di quell'aereo 228 persone di ben 33 differenti nazionalità. Si tratta quindi di un incidente le cui caratteristiche, come si vede, comprendono una compagnia aerea conosciuta nei cinque continenti, un volo di carattere intercontinentale a bordo del quale inevitabilmente si trovavano passeggeri di varie nazionalità. Si tratta dell'ultimo caso di tragedia dell'aria o "grande" disastro aereo imputabile ad una causa "tecnica", in via primaria alle sonde pitot difettose: dopo di esso i grandi disastri aerei che sono seguiti lungi dall'essere provocati da malfunzionamenti tecnici, **sono stati deliberatamente causati dall'uomo**.

Ci riferiamo a Germanwings, ai due Boeing 777 della Malaysia Airlines, ed ora –con ogni probabilità dovremo aggiungere anche il volo Metrojet 9268.

Tutti questi incidenti avvenuti in un ristretto lasso temporale sono stati causati da deliberati atti ostili contro l'aeromobile provocati dall'uomo, come tali pertanto essi non possono essere attribuiti a deficienze tecniche degli aeromobili coinvolti. Andando infatti nel dettaglio delle quattro tragedie dell'aria da noi ricordate, troviamo che nel caso Germanwings uno dei due piloti ha voluto far precipitare l'aereo a terra, nel caso di MH17 il B777 è stato abbattuto per errore da un missile, nel caso di MH370 anche qui ormai crediamo possa sostenersi con ragionevole certezza che o un membro dell'equipaggio o qualcuno dei passeggeri ha provocato la caduta nell'oceano dell'aereo. Nell'ultimo evento quello dell'Airbus Metrojet da Sharm el Sheikh a San Pietroburgo, le notizie più aggiornate parlano di una esplosione in volo e molti analisti ormai assimilano questo evento al caso Lockerbie. (1)

Detto ciò ci troviamo di fronte ad una nuova emergenza. Quattro aerei di linea che in meno di 2 anni provocano 911 vittime, ovvero tutti gli occupanti dei quattro velivoli, non è certo un dato rassicurante, con buona pace delle statistiche lata che evidenziando il numero di *fatalities* per passeggeri/km percorsi indicano che è sempre meno probabile incappare in un incidente mortale.

8 MARZO 2014: MH370	239 vittime
17 LUGLIO 2014: MH17	298 vittime
24 MARZO 2015: GERMANWINGS	150 vittime
31 OTTOBRE 2015: METROJET	224 vittime

Tali nostre osservazioni si basano sull'analisi annua degli incidenti fatali la cui lista **ogni anno si fa sempre più ridotta**, ed anche i dati del 2015 confermano questa tendenza, ma nella quale continuano ad apparire tragedie causate dall'elemento umano. Dobbiamo quindi purtroppo sottolineare come le grandi tragedie dei cieli più che essere causate da *technical failure* dei velivoli sui quali oggi volano oltre 3 miliardi di passeggeri all'anno, sono provocate in buona parte dall'uomo. Circa le cause specifiche si spazia dalla insanità mentale, al classico attentato per sensibilizzare l'attenzione dell'opinione pubblica su un presunto problema geopolitico, non tralasciando infine il caso dell'aereo abbattuto per errore da un missile vagante: in pratica c'è di tutto, può capitare di tutto fino a ricordare l'eclatante scomparsa di MH370 nell'Oceano Indiano di cui ancora non si è trovata traccia a 20 mesi dall'accaduto.

Se si analizzano i dati contenuti nel nostro database ([www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)) relativi agli ultimi due anni si troverà la seguente situazione:

	Ttl vittime su tutte le tipologie di incidente	Di cui dovute ad atto ostile (2)
Anno 2014:	1034	538
Anno 2015:	516	374
<b>TOTALE</b>	<b>1550</b>	<b>912 (58.8%)</b>

Da cui possiamo trarre la conclusione che oltre la metà delle vittime, siamo vicini al 60 per cento, di tutti gli incidenti aerei occorsi (Cargo/Charter/Scheduled) ha perso la vita a seguito di un evento causato da atto ostile contro l'aeromobile.

(1) Questa newsletter viene chiusa il 3 novembre ore 12.00, quando più insistenti si fanno le voci di una esplosione avvenuta a bordo, probabilmente dovuta ad un ordigno esplosivo. Ricordiamo che una tale ipotesi era stata inizialmente smentita dalle autorità e servizi di *intelligence* coinvolte nel caso. Tale smentita aveva fatto accentrare le indagini verso l'ipotesi di una impropria manutenzione seguita all'evento di *tailstrike* cui era stato oggetto l'aeromobile A321 (c/n 663) il 16 novembre 2001 in fase di atterraggio, quando volava sotto la registrazione F-OHMP e i colori della MEA all'aeroporto del Cairo. In particolare si faceva il collegamento con il disastro aereo avvenuto il 12 agosto 1985 al B747 della JAL volo 123, precipitato per una inaccurata riparazione fatta sette anni prima e dopo che aveva effettuato, dalla riparazione, 12.138 cicli. Anche in quel caso la riparazione aveva fatto seguito ad un evento di *tailstrike*.

(2) Per l'anno 2015 le cifre relative alle vittime comprendono anche l'incidente a Metrojet 9268 partendo dal presupposto che venga confermato l'atto ostile contro l'A321. Ricordiamo comunque che i registratori di bordo ancora non sono stati decifrati.

*AAR- Safety Newsletter (21/15), 4 Novembre 2015*