

TUTTI MORTI, UN SOLO SUPERSTITE

Le incredibili, ma vere, storie degli unici sopravvissuti a incidenti aerei. Chiediamo scusa per il gioco di parole, ma prendere atto di essere l'unico superstite di una tragedia aerea non è una situazione esente da conseguenze. In campo medico ben si sa cosa sia un PTSD (Probable Posttraumatic Stress Disorders) e quali conseguenze esso possa avere sulla psiche. A questa prima osservazione va anche aggiunto il particolare che gli incidenti aerei commerciali che comportano la tragica morte dei passeggeri non mancano mai di catalizzare le morbide attenzioni dei media mondiali; è risaputo come gli eventi, altamente drammatici, che accompagnano una sciagura dell'aria sembrano colpire l'opinione pubblica più di altre tipologie di incidenti senza mai poi dimenticare il particolare che in fondo, si ha la sensazione che le vittime avrebbero potuto essere chiunque di noi. Nel 2016 l'Università olandese di Vrije ha condotto un dettagliato studio sulle conseguenze posttraumatiche di incidenti aerei, di cui vi mostriamo il titolo. (1)



Uno studio davvero interessante che tratta la vita dei sopravvissuti ad un incidente aereo, tuttavia esso riguarda più il campo medico che non quello aeronautico. Noi qui in questa sede ci limiteremo a ricordare ai nostri lettori i non pochi, incredibili, casi in cui dai fumanti rottami di un aeroplano precipitato, si è assistito al miracolo di trovare in vita un passeggero, un solo superstite.

Il caso più eclatante di un evento del genere è accaduto il **30 giugno 2009**. L'Airbus A310 della Yemenia Airways (2), proveniente da Sanaa nello Yemen si stava avvicinando all'aeroporto internazionale di Moroni nelle Comore, quando si è schiantato a tutta velocità nell'Oceano Indiano alle 01:50, ora locale. Quando l'aereo è precipitato, a bordo c'erano 142 passeggeri e 11 membri dell'equipaggio, molti dei quali si erano imbarcati a Parigi e Marsiglia. Le indagini hanno in seguito appurato che l'incidente è stato causato da azioni inappropriate dell'equipaggio sui comandi di volo che hanno portato l'aereo a uno stallo che non è stato possibile recuperare. Queste azioni sono state conseguenti a una manovra visiva non stabilizzata, durante la quale si sono attivati diversi allarmi relativi alla vicinanza al suolo, alla configurazione dell'aeromobile e all'imminente stallo. L'attenzione dell'equipaggio era concentrata sulla traiettoria del velivolo, e probabilmente non aveva a disposizione sufficienti risorse mentali in questa situazione di stress, per rispondere adeguatamente ai diversi allarmi.

Fra i 142 passeggeri vi era anche Bahia Bakari di 12 anni la quale viaggiava con la madre. Le due si erano imbarcate in Francia per raggiungere le Comore per visitare i loro parenti. Nelle acque, lungi dal sapere di essere l'unica sopravvissuta e che sua madre insieme a 151 persone era morta, Bahia lottava per respirare.

Nell'aprile 2012, quindi tre anni dopo l'incidente, Bahia Bakari ha parlato per la prima volta e ha descritto come l'Airbus A310 "tremava" prima di precipitare.

“Ricordo che ero seduta accanto a mia madre, che era stanca, e anch'io. C'erano molte persone che dormivano nell'aereo [...] Ho visto dall'oblò che l'aereo stava tremando. Ci hanno chiesto di allacciare le cinture di sicurezza, non per le turbolenze, ma perché stavamo per atterrare”, Ha spiegato di aver avuto la sensazione che qualcosa non andasse, perché non aveva mai sentito un aereo vibrare così tanto. In acqua ha descritto che c'erano onde agitate e per un po' ha sentito altre persone ancora vive nelle vicinanze, ma non è riuscita a vederle. *“Quando mi sono ritrovata di nuovo in acqua, mi sono detta che era necessario rimanere sveglia e che i soccorritori non avrebbero tardato ad arrivare. Ma sono rimasta sveglia e non ho visto nulla. Poi mi sono addormentato. Al mattino, ero di nuovo fiducioso. Ma poi mi sono detta: è finita, non mi troveranno”. E ancora, “abbiamo visto l'aereo cadere in acqua. Mi sono ritrovata in acqua. Sentivo la gente parlare ma non vedevo nessuno. Ero al buio. Non riuscivo a vedere nulla. Non sapevo nuotare molto bene. Mi sono aggrappato a qualcosa, ma non so cosa”. (3)*

Per dieci ore la dodicenne si è aggrappata ai rottami dell'aereo prima di essere salvata dall'oceano da una squadra di soccorso. Nell'incidente Bahia ha riportato la frattura della clavicola e tagli e lividi sul viso. Oggi Bahia ha 26 anni, ha scritto un libro ove racconta la notte dell'incidente e qui vi mostriamo due sue foto, una subito dopo essere stata salvata, l'altra è una foto dei nostri giorni. (4)



Se la sopravvivenza a questi incidente è sorprendente, la testimonianza dei superstiti su ciò che è accaduto e di come ora vedono la vita attraverso una lente diversa è altrettanto avvincente e stimolante ed è per questo che è interessante leggere il libro scritto da Bahia.

In realtà se l'incidente della Yemenia ha fatto scalpore anche e soprattutto per l'elevato numero di persone decedute, esso non è stato l'ultimo in ordine di tempo che ha registrato una solo superstite.

Il **24 luglio 2024**, un Bombardier CRJ200LR operato dalla compagnia nepalese Saurya Airlines, si è schiantato poco dopo il decollo dall'aeroporto internazionale Tribhuvan di Kathmandu, causando la morte di 18 delle 19 persone a bordo; il solo superstite è il comandante del volo Manish Shakya di 35 anni. Vi è un preciso motivo se di questo incidente si è parlato poco. Esso non operava un collegamento regolare di linea *scheduled*. L'aereo trasportava due membri dell'equipaggio e 14 tecnici impiegati per la manutenzione ordinaria dell'aeromobile. Uno dei passeggeri del volo era un bambino, mentre un altro era la moglie di un membro del personale della compagnia aerea, anch'essa a bordo. Quest'ultimi si stavano recando a Pokhara per una vacanza, ma non è chiaro perché sia stato permesso loro di imbarcarsi su un volo non di linea che si spostava per un controllo di manutenzione. Coincidenza da evidenziare è che fra le 18 vittime anche in questo caso troviamo un cittadino yemenita.



<https://www.bbc.com/news/articles/c978m8p6lm6o>

Rientriamo invece nella nostra casistica allorché ricordiamo quanto avvenuto il **18 maggio 2018** al volo 972 della Cubana de Aviacion. Il volo, operato con un Boeing 737 (5), era diretto all'aeroporto Frank País di Holguín, nella parte orientale di Cuba. Trasportava un totale di 113 persone: 107 passeggeri e sei membri dell'equipaggio. Tutti i passeggeri, tranne cinque, erano di nazionalità cubana e tutti i membri dell'equipaggio erano messicani. L'aereo si è schiantato nei pressi dell'aeroporto, poco dopo il decollo. Testimoni oculari hanno raccontato che l'aereo ha effettuato una virata insolita dopo aver lasciato la pista; un testimone a terra ha detto di aver visto uno dei motori dell'aereo in fiamme. L'aereo si è schiantato contro i binari del treno e una fattoria, e dai rottami è scoppiato un incendio. Fortunatamente nessuno a terra è rimasto ferito. Unica sopravvissuta dell'incidente è stata la cubana Mailen Sentien la quale ha però subito gravi ustioni, una lesione spinale cervicale che l'ha lasciata paraplegica, l'amputazione della gamba inferiore sinistra, che hanno richiesto un ricovero prolungato. È stata dimessa dall'ospedale per la prima volta nel marzo 2019. Anche essa oggi ha 26 anni.



Mailén Díaz Almaguer (6)

Va sottolineata la grande differenza fra quanto accaduto a Bahia e quanto accaduto a Mailèn, differenze certamente spiegate con il fatto che il volo Yemenia è finito in mare, mentre quello della Cubana si è sfrecciato a terra.

3 settembre 1997 Il volo Vietnam Airlines 815 era un volo di linea che si è schiantato durante l'avvicinamento finale all'aeroporto internazionale di Pochentong, in Cambogia. L'aereo di fabbricazione sovietica, un Tupolev Tu-134B-3, ha impattato il terreno a circa 800 metri dalla pista dell'aeroporto di Phnom Penh, uccidendo 65 delle 66 persone a bordo. L'aereo ha sfiorato la cima di una casa e l'ha danneggiata prima di atterrare su una strada di carri. Un'ala del Tupolev ha decapitato due mucche. Cinque

persone erano ancora vive dopo l'incidente e sono state portate in ospedale, dopo pochi giorni i superstiti si ridussero a due: Chanayuth Nim-anong, un bambino thailandese di 14 mesi che aveva riportato fratture alle gambe, e un bambino vietnamita di quattro anni che aveva ricevuto ferite alla testa. Nim-anong è stato l'unico sopravvissuto dopo che il bambino vietnamita è purtroppo deceduto a seguito delle gravi ferite riportate. In seguito alle indagini, è stato stabilito che l'incidente è stato causato da azioni improprie del pilota.



Chanayuth Nim-anong, l'unico sopravvissuto dell'incidente estratto dai rottami del Tupolev

16 agosto 1987. Volo di linea Northwest 255 in servizio dall'aeroporto Tri-City di Freeland, Michigan, all'aeroporto John Wayne di Santa Ana, svolto da un MD82. (7) A bordo 155 persone compresi i 6 membri di equipaggio. Il decollo non riusciva e il bireattore si scontrava con ostacoli presenti subito al di fuori della pista. Secondo la ricostruzione fatta dalla Federal Aviation Administration (FAA), l'MD-80 "si è spezzato mentre scivolava sul terreno, e dopo l'impatto sono scoppiati incendi lungo il percorso dei rottami". Nel caos che ne è seguito, tutti i sei membri dell'equipaggio, 148 passeggeri e due persone che si trovavano su una strada adiacente all'aeroporto sono morti. Unica sopravvissuta Cecelia Cichan, di quattro anni, di Tempe, Arizona, viaggiava con la madre, il padre e il fratello di sei anni.

E' stato un agente dell'ufficio dello sceriffo della contea di Wayne che ha trovato viva la bambina di quattro anni "C'era un sedile rovesciato, abbiamo spostato la sedia e abbiamo controllato sotto la sedia. Quando abbiamo guardato, una mano stava uscendo dalla sedia in cui si trovava",

In ospedale Cecelia Cichan è stata sottoposta a quattro innesti di pelle per gravi ustioni e ha ricevuto cure dopo aver riportato una frattura al cranio e alla clavicola e la rottura della gamba sinistra.

Cecelia Cichan è stata accudita dagli zii a Birmingham, in Alabama, dove è stata protetta dai riflettori dei media. Nel 2013, Cecelia, ora Cecelia Crocker dopo un matrimonio, ha parlato dell'incidente per un documentario intitolato "Sole Survivor", dopo essere rimasta in silenzio per anni.

"Penso all'incidente ogni giorno. È difficile non pensarci quando mi guardo allo specchio. Ho cicatrici visive. Sulle braccia e sulle gambe. E ho una cicatrice sulla fronte. Ho fatto questo tatuaggio (di un aereo) per ricordarmi da dove vengo. Tante cicatrici sono state messe sul mio corpo contro la mia volontà, e ho deciso di metterle sul mio corpo per me stessa", ha detto Cecelia nel documentario. Durante l'intervista Cecelia ha espresso come i sensi di colpa per essere sopravvissuta all'incidente si siano sviluppati nel corso degli anni.

Quando mi sono reso conto di essere l'unica persona sopravvissuta a quell'incidente aereo, ero forse alle medie, forse alle superiori, ero adolescente e confuso. Quindi, per me era solo uno stress in più. Ricordo di aver provato rabbia e senso di colpa per i sopravvissuti. Perché mio fratello non è sopravvissuto? Perché nessuno? Perché io?”, (8)



Cecelia in un servizio televisivo mandato in onda il 16 agosto 2024

Il National Transportation Safety Board (NTSB) ha concluso che la probabile causa dell'incidente è stata il mancato utilizzo da parte dell'equipaggio di volo della lista di controllo per il rullaggio per assicurarsi che i flap e gli slat fossero estesi per il decollo. Inoltre, l'assenza di alimentazione elettrica al sistema di avviso di decollo dell'aereo ha fatto sì che l'equipaggio di volo non fosse avvisato che l'aereo era configurato in maniera non corretta.

E chiudiamo la narrazione di questi incredibili eventi con quanto avvenuto **il 24 dicembre 1971**, in quello che molti definirono “il miracolo di Natale. E’ da notare che questo incidente non si è verificato nella fase di decollo o di arrivo, fasi che hanno caratterizzato i precedenti da noi ricordati e nei quali il velivolo si trovava ad una quota relativamente bassa, bensì l’aereo in questione era a livello alti, per la precisione a 10.000 piedi.

Il volo della compagnia peruviana LANSA 508 era svolto da un turboelica Lockheed L-188A Electra che si schiantò a causa di un temporale durante il tragitto da Lima a Pucallpa, in Perù, causando la morte di 91 persone fra i 92 occupanti a bordo.

L'unica sopravvissuta di questo disastro aereo fu la diciassettenne Juliane Koepcke, che mentre era assicurata al sedile precipitò da oltre 3.000 metri di altezza nella foresta amazzonica. Sopravvisse alla caduta con una clavicola rotta, un profondo taglio al braccio destro, una ferita agli occhi e una commozione cerebrale. È riuscita a camminare nella fitta giungla amazzonica per 10 giorni finché trovò riparo in una capanna. I boscaioli locali la trovarono e la riportarono in canoa al loro vicino villaggio. Juliane è nata a Lima il 10 ottobre 1954 ed è oggi una biologa e zoologa tedesca, nota anche con il nome da sposata di Juliane Diller.

Dopo l'incidente Juliane Koepcke si è trasferita in Germania, dove si è completamente ripresa dalle ferite riportate. Ha studiato biologia all'Università di Kiel, si è laureata nel 1980 e conseguito un dottorato presso l'Università Ludwig Maximilian di Monaco. Successivamente è tornata in Perù per condurre ricerche sui

mammiferi, specializzandosi in pipistrelli. Juliane pubblicò la sua tesi, *Studio ecologico di una colonia di pipistrelli nella foresta pluviale tropicale del Perù* nel 1987. Nel 1989 la Koepcke sposò Erich Diller, un entomologo specializzato in vespe parassite. Scrisse il libro autobiografico: *When I fell from the sky* e fu premiata con il *Corine Literature Prize* nel 2011. Nel 2019 il governo del Perù le ha conferito l'Ordine al merito con il grado di Grande Ufficiale.



La storia delle Koepcke è stata raccontata anche nel film-documentario *Le ali della speranza (Wings of hope)* del 1998 del regista Werner Herzog, che aveva evitato per un soffio di prendere lo stesso volo, quando la sua prenotazione era stata cancellata a causa di un cambio di itinerario dell'ultimo minuto. (9) Quanto accaduto è stata oggetto anche di un lungometraggio e di un documentario. Il primo è stato nel 1974 *I miracoli accadono ancora (Miracles Still Happen)* del regista italiano Giuseppe Maria Scotese, in cui il ruolo della biologa fu interpretato dall'attrice britannica Susan Penhaligon. L'incidente dell'Electra peruviano compare anche nell'episodio finale della prima stagione del documentario di Discovery Channel *Air Crash Confidential*. (10)

Le cronache aeronautiche indicano che nel mondo nell'ultimo mezzo secolo dal 1970 ad oggi, sono stati una trentina i casi di incidenti aerei ove si è registrato un solo superstite, noi ci siamo limitati a ricordare quelli che hanno riguardato i casi più eclatanti che hanno fatto “parlare di se”.

Un discorso tutto a parte riguarda l'aspetto psicologico, post traumatico dei sopravvissuti, di quelle persone che sopravvivono a incidenti aerei in cui periscono tutti coloro che li circondano, compresi i loro cari, l'agitazione psicologica che ne consegue può essere un peso incredibile da sopportare. Il “senso di colpa del sopravvissuto” può portare a sentimenti di angoscia in cui ci si sente responsabili e si pensa di essere in qualche modo colpevoli della morte di altri. Lo studio dell'Università di Vrije con cui abbiamo aperto questo articolo ha lavorato con 82 sopravvissuti di un incidente aereo avvenuto nel 2009 vicino ad Amsterdam, lo studio ha rilevato che due mesi dopo l'evento il 46% era a rischio di PTSD e il 32% di depressione. Altri 76 sopravvissuti allo stesso incidente sono stati interrogati nove mesi dopo l'evento e hanno scoperto che il 47% era a rischio di PTSD e il 35% di depressione. (11)

- (1) <https://research.vu.nl/en/publications/the-risk-of-ptsd-and-depression-after-an-airplane-crash-and-its-p> ; lo studio è stato condotto nel 2016.
- (2) L'aereo un Airbus 310-324 era immatricolato 7O-ADJ, c/n 535
- (3) Intervista tratta da: <https://www.theguardian.com/world/2009/jul/02/yemen-air-crash-girl-speaks> ;
- (4) La foto di sinistra è del "New York Daily News", di "Franceinfo" quella di destra. Il libro pubblicato in lingua francese si intitola "Moi Bahia, la miraculée".
- (5) L'aereo era immatricolato XA-UHZ (c/n 21816) . Secondo il Rapporto investigativo la perdita di controllo dell'aereo avvenuta durante la fase di decollo è stata causata da una catena di errori, con una predominanza del fattore umano. Il rapporto ha affermato che i fattori umani che hanno contribuito a ciò sono stati 'per lo più dovuti a incongruenze nell'addestramento dell'equipaggio, a errori nei calcoli di peso e bilanciamento e ai bassi standard operativi che sono stati rivelati durante il volo'.
- (6) <http://www.cubadebate.cu/noticias/2018/08/19/la-historia-de-la-unica-sobreviviente-del-accidente-aereo-en-cuba-fotos/#.W4XA5lf3arU>
- (7) L'aereo era un MD82 immatricolato N312RC c/n 48090.
- (8) https://www.reddit.com/r/HistoryPorn/comments/14yrnwg/14month_old_thai_infant_rescued_from_the_crash/?rdt=54470 ; la foto è di Associated Press/David Longstreath
- (9) <https://www.clickondetroit.com/news/local/2024/08/16/remembering-the-lone-survivor-of-flight-255-crash/>
- (10) Il libro di memorie di Koepcke, *Als ich vom Himmel fiel*, è stato pubblicato dall'editore tedesco Piper Malik il 10 marzo 2011 (l'edizione inglese, intitolata *When I Fell from the Sky*, è stata pubblicata da Titledown Publishing nel novembre 2011).
- (11) L'incidente in oggetto è quello accaduto il 25 febbraio 2009 al DC10 della THY (TC-JGE) proveniente da Istanbul e diretto a Schiphol. L'aereo precipitò in località Zwanenburg a circa 8 km dalla testata pista a lui assegnata. Dei 135 occupanti a bordo, i sopravvissuti furono 126.

www.air-accidents.com

NL 30/25 (04 Maggio 2025)

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025

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

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."