

PILOTA ALASKA AIRLINES E BOEING IN TRIBUNALE

"La tragedia è stata evitata la sera del 5 gennaio 2024, quando i piloti del volo 1282 dell'Alaska Airlines hanno fatto atterrare in sicurezza il Boeing 737 MAX-9 dopo il guasto catastrofico di una copertura della porta che ha provocato un foro nella fiancata dell'aereo durante il volo. Il comandante, il capitano Brandon Fisher ("plaintiff" o "capitano Fisher"), e il suo primo ufficiale, Emily Wiprud ("primo ufficiale Wiprud"), hanno fatto atterrare l'aereo in sicurezza nonostante le circostanze drammatiche nella cabina di pilotaggio. Avrebbero dovuto essere acclamati come eroi. Invece, la Boeing Company ("Boeing") ha cercato di scaricare la colpa, sostenendo intenzionalmente e falsamente che il capitano Fisher e il primo ufficiale Wiprud avessero commesso errori che avevano contribuito all'incidente. La reazione della Boeing ha tradito la mancanza di integrità aziendale che è diventata fin troppo evidente sulla scia di altri recenti errori di produzione, spesso fatali. Le azioni della Boeing hanno avuto un impatto drammatico e devastante sulla vita del capitano Fisher. Il capitano Fisher ha intentato questa causa per ritenere Boeing e il suo complice subappaltatore, Spirit AeroSystems Holdings, Inc. ("Spirit AeroSystems") responsabili di ciò che gli hanno fatto e del pericolo che le loro azioni hanno rappresentato per il pubblico. In assenza di integrità, Boeing e Spirit AeroSystems devono assumersi le conseguenze."

E' questa la dichiarazione preliminare ("Preliminary Statement") con cui si apre la causa intentata dal capitano Fisher contro la Boeing, o meglio, contro le affermazioni che la Boeing ha fatto sul comportamento tenuto dall'equipaggio del volo Alaska 1282 il 5 gennaio 2024. Le foto diffuse all'indomani di quell'incidente non si dimenticano facilmente.



La causa porta la data del 30 dicembre 2025 e i relativi documenti sono stati depositati presso la Corte circondariale della contea di Multnomah in Oregon con richiesta di un risarcimento danni di 10 milioni di dollari.

Circa le cause dell'incidente, nel frattempo il 10 luglio 2025, l'NTSB aveva pubblicato il suo [rapporto finale](#), concludendo quanto segue:

Il National Transportation Safety Board stabilisce che la probabile causa di questo incidente è stata la separazione in volo della porta di uscita centrale (MED) sinistra, dovuta alla mancata fornitura da parte di Boeing Commercial Airplanes di formazione, guida e supervisione adeguate, necessarie per garantire che il personale di produzione potesse rispettare in modo coerente e corretto il processo di rimozione dei componenti, che aveva lo scopo di documentare e garantire che i bulloni di fissaggio e la ferramenta rimossi

dal tappo MED sinistro per facilitare la rilavorazione durante il processo di produzione fossero reinstallati.

A contribuire all'incidente sono state le inefficaci attività di sorveglianza e pianificazione degli audit da parte della Federal Aviation Administration, che non sono riuscite a identificare e garantire adeguatamente che Boeing affrontasse i problemi di non conformità ripetitivi e sistematici associati al suo processo di rimozione dei componenti.

Quindi troviamo mancate informazioni che la Boeing doveva fornire a chi avrebbe dovuto provvedere a rispettare "il corretto processo di rimozione dei componenti" e relativa reinstallazione. Inoltre -avvertiva l'NTSB- anche la FAA ha contribuito all'incidente in quanto è mancata "la sorveglianza e la pianificazione" nel processo di rimozione dei componenti. E' un po' il gioco dello scaricabarile: alla Boeing dicono che se la compagnia aerea fai smontare e rimontare componenti dell'aereo da personale non qualificato la responsabilità non è sua. Ma l'NTSB a sua volta ha appurato che da parte della casa costruttrice è mancata la fornitura di formazione, guida e supervisione per una corretta manutenzione del velivolo.

Ma a far esplodere il contenzioso sulla causa avviata il 31 dicembre scorso è stato ben altro.

Nel documento è scritto che una dichiarazione della Boeing contenuta in un atto depositato presso un tribunale federale l'11 marzo 2024. è da considerarsi "riprovevole e inaccurata". [\(1\)](#)

Andando in dettaglio nella risposta della Boeing a una causa intentata dai passeggeri di quel volo, la compagnia ha affermato che "non dovrebbe essere ritenuta responsabile per eventuali lesioni perché i suoi prodotti sono stati sottoposti a manutenzione impropria o utilizzati in modo improprio da persone e/o entità diverse dalla Boeing".

"Boeing sapeva che questa affermazione era falsa al momento in cui è stata fatta, ma l'ha fatta comunque come parte della sua strategia post-incidente, spesso utilizzata, di incolpare i piloti per gli incidenti causati esclusivamente dalle sue azioni", si legge nelle carte presentate dallo Studio legale che assiste il capitano. [\(2\)](#)

Dal momento che le dichiarazioni della Boeing erano state riprese da diverse fonti televisive viene sostenuto che *"it was clear Boeing's words were directed to Captain Fisher in attempt to paint him as the scapegoat for Boeing numerous failures. Because the articles contained a link to Boeing's answer, the entire world could see that Boeing believed Captain Fisher responsible for the incident, despite Captain Fisher heroic actions led to a safe emergency landing."* ["Era chiaro che le parole di Boeing fossero rivolte al capitano Fisher nel tentativo di dipingerlo come capro espiatorio dei numerosi fallimenti di Boeing. Poiché gli articoli contenevano un link alla risposta di Boeing, il mondo intero poteva vedere che Boeing riteneva il capitano Fisher responsabile dell'incidente, nonostante le sue azioni eroiche avessero portato a un atterraggio di emergenza sicuro".] [\(3\)](#)

E non è solo la Boeing a venir chiamata in causa: *"Le azioni di Boeing hanno avuto un impatto drammatico e sconvolgente sulla vita del Capitano Fisher. Il Capitano Fisher intenta questa causa per ritenere Boeing e il suo subappaltatore complice, Spirit AeroSystems, responsabili di ciò che gli hanno fatto e del pericolo che le loro azioni hanno rappresentato per la collettività"* [\(4\)](#)

Nella causa si afferma che dall'incidente il capitano Fisher ha "subito profonde ripercussioni fisiche e mentali" ed è stato lui stesso in data 28 maggio 2025 citato in giudizio da due passeggeri. [\(5\)](#)

Nella storia dell'aviazione civile di certo non sono mancati aspri confronti fra compagnie aeree e case costruttrici ma crediamo che precedenti di cause portate avanti da singoli piloti e equipaggi di volo nei confronti dei costruttori non ve ne sono molti.

- (1) Punti 97 e 98 dell'atto presentato in Tribunale
- (2) Punto 98 dell'atto presentato in Tribunale
- (3) Punti 100 e 101 dell'atto presentato in Tribunale
- (4) Preliminary Statement, pag.2
- (5) Punto 108 dell'atto presentato in Tribunale

NL 01/26 (06 Gennaio 2026)

Air-accidents.com

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

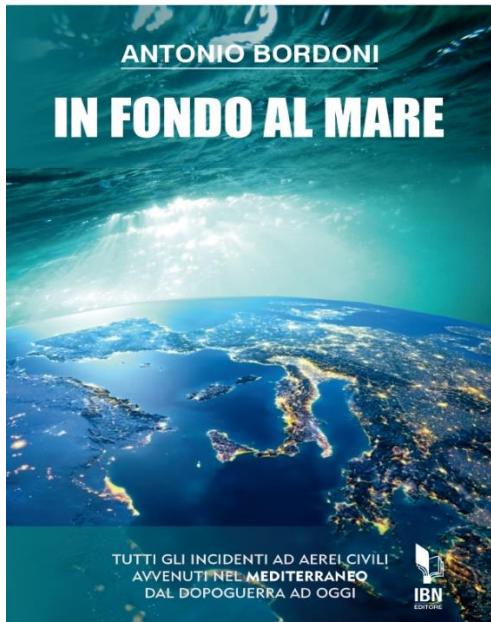
✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	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 somatografico 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
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardatoo Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti similari a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025

✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	7NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025
✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025
✓	NL 63/25	L'emergenza Minimum Fuel	11/10/2025
✓	NL 64/25	In mare a Hong Kong	21/10/2025
✓	NL 65/25	Incidente aereo in Kenya	29/10/2025
✓	NL 66/25	Ad Augsburg si è parlato di fumi tossici	30/10/2025
✓	NL 67/25	Sfiorata tragedia a Nizza	02/11/2025
✓	NL 68/25	Incidente aereo tutto-cargo a Louisville	05/11/2025
✓	NL 69/25	Misteri Italiani...che passione!	08/11/2025
✓	NL 70/25	Un allarmante "Near Miss"	09/11/2025
✓	NL 71/25	Un grave e preoccupante incidente	21/11/2025
✓	NL 72/25	Computer e radiazioni solari	29/11/2025
✓	NL 73/25	Circa le radiazioni solari	01/12/2025
✓	NL 74/25	Interferenze elettromagnetiche sì, radiazioni solari no	03/12/2025
✓	NL 75/25	Un timore si aggira nei cieli	09/12/2025
✓	NL 76/25	Transponder guasto, ATC che non se ne accorge, potenziale conflitto	12/12/2025
✓	NL 77/25	Mentire per continuare a volare	24/12/2025
✓	NL 78/25	Sicurezza Volo 2025	31/12/2025

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

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.