

IL BAGAGLIO O LA VITA

No, non si tratta dell'intimidazione che potrebbe dare un malintenzionato che intenda impossessarsi della vostra valigia, ma più semplicemente un avvertimento che riguarda tutti coloro che si dovessero trovare nell'emergenza di uscire immediatamente da un velivolo incidentato al cui interno si è sprigionato un incendio.

“Mentre mi dirigeva verso l'uscita, ho visto chi stava tirando fuori il proprio bagaglio a mano dalla cappelliera, impedendo così agli altri passeggeri di avanzare verso l'uscita, c'erano altri passeggeri, a me sconosciuti, che hanno tirato fuori i propri bagagli dalle cappelliere, creando così un ingorgo invalicabile nel corridoio che portava all'uscita. Dietro di me c'erano altri passeggeri che cercavano anch'essi di raggiungere l'uscita. Era difficile respirare per tutti i passeggeri a causa del fumo denso che riempiva la cabina dell'aereo.” (1)

Questa è la testimonianza di una passeggera riportata nel rapporto investigativo su un incidente avvenuto a bordo di un aereo di linea che il 5 maggio 2019 volava sulla rotta da Mosca a Murmansk; sei minuti dopo il decollo l'aereo fu colpito da un fulmine e l'equipaggio decise per il rientro all'aeroporto di partenza. Ma il rientro per quanto breve fu alquanto caotico con ben tre sbalzi sulla pista del Sheremetyevo prima che l'aereo esaurisse la sua corsa. A seguito della notevole accelerazione verticale cui era stato sottoposto, quando il velivolo alla fine si fermò scoppiò un incendio e a seguito di ciò, un membro dell'equipaggio di cabina e 40 passeggeri (39 cittadini della Federazione Russa e un cittadino degli Stati Uniti) riportarono lesioni mortali, 4 membri dell'equipaggio e 5 passeggeri sopravvissero riportando però gravi lesioni. In conclusione solo 28 dei 73 passeggeri se la cavarono con lesioni lievi.

Il problema di evacuare l'aereo in tempi rapidi è stato sempre presente nella storia dell'aviazione civile. Per ottenere la certificazione, un aeromobile deve superare test di evacuazione. Il requisito per gli aeroplani di grandi dimensioni è che l'aeromobile venga completamente evacuato in 90 secondi o meno, con solo metà delle uscite utilizzabili: un'impresa che può sembrare impossibile, ma del tutto necessaria, poiché il tempo è cruciale in caso di incendio. A tal fine, le uscite di emergenza devono essere aperte e lo scivolo dispiegato in non più di 10 secondi.

Di certo non possiamo far finta di ignorare che il test di evacuazione si svolge in condizioni perfette, ovvero in una situazione simulata, con passeggeri tranquilli, in buone condizioni di salute, che hanno ricevuto un briefing completo. In un'emergenza reale, è assai probabile che l'evacuazione richieda più tempo, poiché avremo a che fare con alcuni passeggeri che saranno bambini, anziani o sotto shock a causa della critica situazione. Ma è proprio per questo motivo che il requisito per il superamento del test di evacuazione in fase di certificazione è di un minuto e mezzo che ad alcuni può sembrare eccessivamente ristretto. Oltre alle misure di sicurezza per l'evacuazione dalla fusoliera dell'aereo, un altro fattore importante per garantire il successo dell'evacuazione è l'addestramento e la preparazione dell'equipaggio di fronte a una situazione di emergenza.

Gli equipaggi ricevono una formazione annuale teorica e pratica, e una componente fondamentale della formazione sono proprio le procedure che prevedono la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di una emergenza a bordo. Durante l'addestramento, i membri dell'equipaggio devono superare degli esami per dimostrare di essere pienamente qualificati per operare in situazioni di emergenza e saper gestire una improvvisa evacuazione dei passeggeri.

Forse ricorderete alcuni noti casi di evacuazioni di emergenza con aerei commerciali, come quella sul fiume Hudson nel 2009 o, più recentemente, l'incidente all'aeroporto di Haneda a Tokyo all'inizio del 2024. In entrambi gli eventi, nonostante le circostanze attenuanti, tutti sono riusciti a evacuare in sicurezza e non si sono registrate vittime tra i passeggeri e l'equipaggio di entrambi gli aerei coinvolti. (2)

Abbiamo voluto trattare questo argomento in quanto il 2 marzo di quest'anno, quindi pochi giorni orsono, un Boeing 787-9 Dreamliner della United Airlines è stato costretto a tornare all'aeroporto internazionale di Los Angeles poco dopo il decollo a causa di un allarme incendio nel motore sinistro. (3)

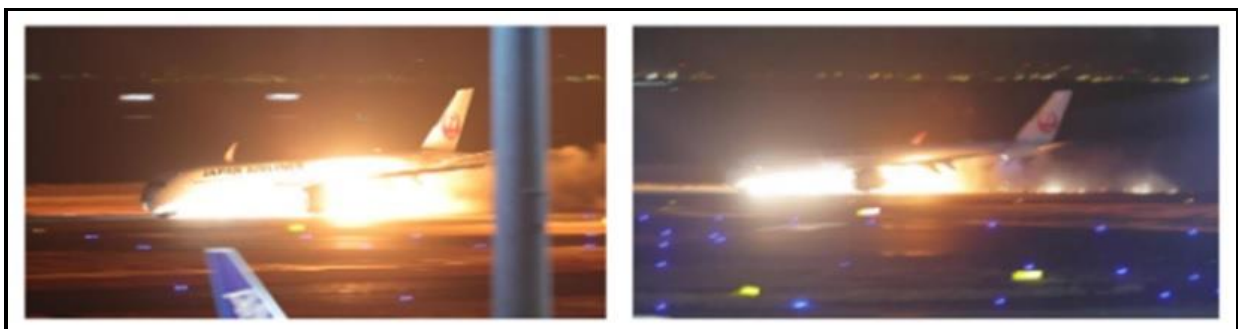
Il volo UA2127 ha trascorso circa 37 minuti in volo dal decollo al rientro, atterrando sulla pista 25 sinistra e evacuando in sicurezza sul lato sud dell'aeroporto. All'inizio l'equipaggio era un po' titubante nell'evacuare l'aereo, poiché pensava che l'allarme potesse essere un falso positivo, ma alla fine si sono convinti quando l'allarme è scattato di nuovo. Da terra qualcuno è riuscito a filmare l'arrivo e si è capito chiaramente che c'era un problema, poiché durante l'evacuazione dal motore sinistro usciva del fumo.

Come da moda ormai consolidata, in simili frangenti troviamo sempre qualcuno che filma la tragedia in diretta e così ha fatto un passeggero mentre egli stesso evacuava attraverso la seconda porta sul lato destro, proprio davanti al motore. Il filmato in questo caso è stato molto sorprendente in quanto ha mostrato quanti passeggeri stavano sbarcando dall'aereo con i loro bagagli personali e il bagaglio a mano. Si sarebbe potuto facilmente scambiare per uno sbarco normale, dato che le persone davano la priorità al recupero dei bagagli prima di scendere. Anche quando i membri dell'equipaggio continuavano a gridare di lasciare i bagagli, i passeggeri continuavano a prenderli e a impedire ad altri di poter celermente uscire dalla carlinga.

A molti addetti ai lavori reazioni come questa non hanno potuto non ricordare quanto avvenuto al volo Aeroflot 1492, in cui 41 persone hanno tragicamente perso la vita. Fortunatamente l'incidente avvenuto a bordo dell'aereo della United non è sfuggito di mano, ma il risultato avrebbe potuto essere molto peggiore se le circostanze fossero state diverse. **Con così tanti passeggeri che impiegano troppo tempo a prendere i propri effetti personali, c'è da chiedersi se davvero le persone abbiano più a cuore la propria vita (e quella altrui) che non il proprio bagaglio.**

Leggendo i commenti in rete si poteva notare che essi erano alquanto polarizzati. Si partiva dall'egoismo insito nella natura umana mettendo in evidenza la posizione di chi si trovasse in un paese straniero avendo perso tutti gli averi in un incendio e ritrovarsi bloccati senza alcun aiuto. Ma va ricordato che mentre il passaporto e il portafoglio vanno sempre portati indosso, tutti gli altri suppellettili di viaggio, vestiti ed altri oggetti possono essere facilmente riacquistati, soprattutto con l'aiuto dell'assicurazione di viaggio. Non vale certo la pena rischiare di perdere la vita o ferirsi seriamente per salvare vestiti e scarpe.

I filmati di quanto accaduto all'aeroporto di Haneda nel 2024, in cui un Dash 8-Q300 dell'aeronautica militare giapponese si è scontrato con un Airbus A350-900 della Japan Airlines, mostrano che **nessuno ha evacuato l'aereo con i propri bagagli**. Ebbene, tutti i 379 passeggeri sono riusciti a scendere dall'aereo in sicurezza, anche se la parte centrale dell'aereo era avvolta dalle fiamme.





La prima immagine è relativa alla collisione tra i due velivoli al momento che l'aereo del JAL ha toccato la pista; la seconda immagine mostra ciò che è rimasto dell'Airbus 350. Osservando in particolar modo la seconda, si rimane ancor più esterrefatti che nessuno dei 379 occupanti a bordo ha perso la vista nella collisione con il velivolo militare. (4)

Di certo ciò può essere attribuito ad una differenza culturale, poiché i giapponesi danno la priorità al rispetto delle regole e il non arrecare disturbo agli altri. In un Paese che deve affrontare periodicamente terremoti, tifoni e tsunami, non sorprende, ed è davvero ammirevole, vedere questo comportamento radicato nei suoi cittadini.

- (1) Pag. 543 del Rapporto sull'incidente occorso il 5 maggio 2019 all'aereo RRJ95 dell'Aeroflot (RA-89098) all'aeroporto Sheremetyevo di Mosca.
- (2) Il 15 gennaio 2009 l'Airbus A320 che operava il volo US Airways 1549 da New York a Charlotte subì un *bird strike* poco dopo il decollo dal LaGuardia, perdendo potenza ad entrambi i motori. Tutti i 155 occupanti dell'aereo che ammarò sul fiume Hudson si salvarono. Il 2 gennaio 2024 all'aeroporto di Haneda un Airbus 350 della Japan Airlines con a bordo 379 persone (367+12) si scontrò durante la fase di atterraggio con un De Havilland Canada Dash 8-Q300 della Guardia Costiera nipponica in fase di decollo. Purtroppo cinque dei sei membri dell'equipaggio a bordo del Dash 8 morirono nella collisione, lasciando in vita solo il capitano.
- (3) L'aereo in questione (N24972) era diretto al Newark Liberty Int.al Airport e aveva a bordo 268 persone.
- (4) La prima immagine è tratta dalla pag. 64, la seconda dalla pag. 57 del Rapporto Preliminare emesso il 25 Dicembre 2024 dal Japan Transport Safety Board (JTSB)

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026

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:

