

## TURBOELICA & JET : COSA DICONO LE STATISTICHE SAFETY?

La Iata che negli anni passati si occupava in via primaria di tariffe e marketing aeronautico, da qualche anno a questa parte si dedica anche alla sicurezza del volo (safety), da sempre compito primario dell'ICAO.

Il principale strumento -la Iata Operational Safety Audit (IOSA)- ha compiuto 15 anni. Se si va sul Registro IOSA vi si trovano 422 aerolinee con il certificato di sicurezza rilasciato dall'organizzazione e la data di scadenza dello stesso. Tenuto conto che le compagnie attualmente aderenti alla IATA sono 280, vi è da dire che l'idea di certificare una compagnia "sicura" e dargli il "bollino" Iata sembra aver riscosso successo.

A dir la verità vi sono stati (e vi sono tuttora) casi davvero inspiegabili in cui vettori banditi dai cieli europei risultano avere un regolare certificato di validità IOSA (1) fatto questo che di certo non facilita l'individuazione del vettore più affidabile ma, a parte tali incongruenze, nelle analisi diramate dalla Iata vi sono preziose informazioni sulla safety che andremo ad analizzare in questo intervento.

Da sempre l'attenzione dell'opinione pubblica si è accentrata alla ricerca della compagnia "più sicura". Tuttavia vi è un altro parametro che meriterebbe attenzione da parte dell'utente del mezzo aereo e riguarda la ricerca *dell'aereo più affidabile*.

In questo tipo di analisi bisogna procedere con cautela dal momento che vi sono elementi corollari da tener presente. Solitamente gli aerei a reazione, siano essi usati sulle lunghe o medie distanze, iniziano e terminano i loro voli su aeroporti dotati di moderne radioassistenze, di piste dalla lunghezza ridondante, eccetera; la stessa cosa non si può dire per gli aerei ad elica non pochi dei quali vengono scelti proprio perché le operazioni debbono svolgersi in ambienti che non è affatto esagerato definire estremi. (2)

Ebbene nel rilasciare il comunicato circa la *Safety Performance* delle aerolinee per l'anno 2017 la Iata annota che nessuno dei sei incidenti fatali ha coinvolto un aereo passeggeri a reazione e ben cinque di essi hanno invece riguardato aerei a turboelica. (3)

Quello di classificare l'incidente come fatale o meno è senz'altro uno dei metri di comparazione più comunemente usati nell'aviazione civile per valutare la sicurezza del volo, ma non è certamente l'unico.

Come è facile intuire un incidente aereo è anche quello nel quale pur non registrandosi vittime, l'entità del danno è tale che il velivolo diviene quello che in gergo viene definito un "hull losses", ovvero il velivolo incidentato non è più utilizzabile e quindi radiato dalla flotta.

Le statistiche diramate dalla IATA si addentrano appunto nelle cifre degli *hull losses* e in base a tali numeri risulta che i velivoli a turboelica nel 2017 sono stati coinvolti nell'83 per cento degli incidenti fatali (i cinque su sei di cui sopra).

Il dato viene approfondito nella Tabella 1 ove appare che gli incidenti di H.L. che hanno avuto come protagonisti velivoli turboprop sono stati nel 2017 nove contro i quattro dei velivoli a reazione.

**TABELLA 1: CASI DI HULL LOSSES**

	2017	media dei cinque anni (2012:2016)
Jet Hull Losses	4	10
Jet H. L. con vittime	1	3.4
Turboprop Hull Losses	9	15
Turboprop H.L con vittime	5	7.2

La tabella seguente, numero due, mostra le nette, superiore incidenza che hanno i casi di H.L riferiti ai turboelica suddivisa per regione di appartenenza del vettore coinvolto. I valori espressi si vanno letti per milioni/partenze.

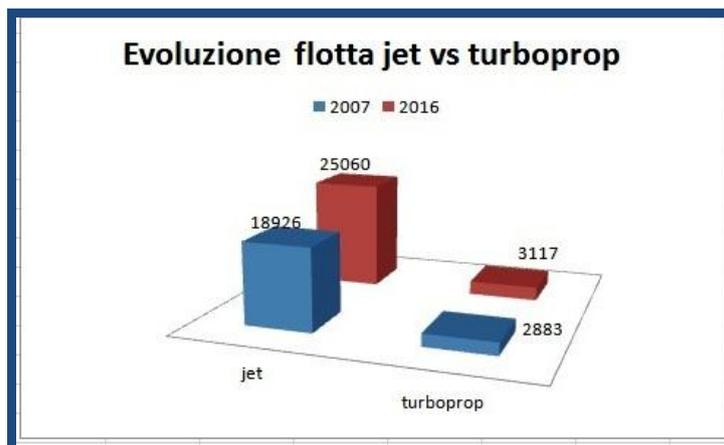
**TABELLA 2: HULL LOSSES PER REGIONE**

Regione	AEREI A TURBOELICA (per milioni di partenze)		AEREI A REAZIONE (per milioni di partenze)	
	2017	2012:2016	2012:2016	2017
Africa	5.70	7.38	2.21	0.00
Asia Pacifico	0.61	1.45	0.48	0.18
CIS	16.44	20.59	1.17	0.92
Europa	0.00	0.73	0.14	0.13
America Latina	0.00	1.55	0.53	0.41
Medio Oriente &				
Nord Africa	0.00	3.42	0.74	0.00
Nord America	0.94	0.98	0.22	0.00
Nord Asia	0.00	8.73	0.00	0.00

Ribadiamo che nel valutare tali numeri va tenuta presente l'osservazione da noi fatta circa l'impiego dei velivoli ad elica rispetto a quelli a reazione. Nel caso ad esempio dell'incidente occorso il 18 febbraio scorso all'ATR72 della Iran Asseman durante l'avvicinamento all'aeroporto di Yasouj che si trova ad una altitudine di 5.359 feet (1633 metri), la carta di avvicinamento mostra ancora l'uso di un radiofaro NDB. Altro esempio fra i molti a disposizione che possiamo citare è quello relativo alle operazioni in Nepal: in questo Paese fra il 2010 e il 2012 sono avvenuti ben quattro incidenti che hanno visto coinvolti Dornier 228 di compagnie nepalesi che operavano collegamenti domestici.

Per concludere è interessante anche annotare come nel giro di un decennio la flotta aerea mondiale degli aerei a turboelica si sia sensibilmente ridotta in percentuale rispetto all'aumento del numero dei velivoli a reazione: (4)

	Totale aerei In servizio	A reazione	%	Turboprop	%
2007	21.809	18.926	86.8	2.883	13.2
2016	28.177	25.060	88.9	3.117	11.1



- (1) A mero scopo indicativo ma non esaustivo si precisa che la compagnia Iran Asseman, che ha perso un ATR72 in data 18 febbraio scorso, è ricompresa nella blacklist della UE, ma ha un certificato IOSA valido fino al 22 agosto 2019. Altro esempio è costituito dalla compagnia indonesiana Wings Abadi Airlines anch'essa ricompresa nella blacklist UE e in possesso di un certificato IOSA che scadrà il 3 febbraio 2019.
- (2) A titolo di esempio citiamo il Nepal e i servizi regionali operati all'interno del Canada. In entrambi i casi i servizi vengono svolti da velivoli turboelica. Per quanto riguarda quest'ultimo Paese oltre ai 26 aeroporti principali facenti parte del NAS (National Airport System) vi sono 71 aeroporti regionali, 13 scali remoti *"providing the only reliable year-round transportation link to isolated communities"*, nonché 11 aeroporti artici. Per la lista completa: <https://www.tc.gc.ca/eng/policy/transportation-canada-2016.html#air-transportation-sector>
- (3) Il sesto caso ha riguardato un aereo a reazione (B747) ma si trattava di un volo tutto-cargo.
- (4) Fonte ICAO

## ***Safety Newsletter 15/2018 del 27 Febbraio 2018***

### **Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):**

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)

