

SICUREZZA DEL VOLO E SICUREZZA NEGLI AEROPORTI

Quando iniziarono a trapelare i dettagli su ciò che era accaduto a bordo del volo Germanwings 9525 (1) molti si domandarono come fosse possibile che un comandante di aereo non potesse rientrare in cabina di pilotaggio poiché la porta era chiusa dall'interno. In quella occasione la risposta che fu data dall'industria è che i mezzi di preclusione adottati si basavano sul presupposto che l'attentatore, il terrorista fosse ospitato fra i passeggeri e non fosse certo un componente dell'equipaggio di volo.

Una tale osservazione, sia pur da diversa ottica, dobbiamo riproporla all'indomani del recente tragico evento del volo Metrojet 9268.

Da quanto finora trapelato l'ipotesi più plausibile per spiegare la improvvisa caduta dell' A321 in volo fra Sharm El Sheikh e San Pietroburgo è quella dell'esplosione di una bomba a bordo, ed ecco pertanto riproporsi la domanda su come sia possibile che malgrado tutti i controlli effettuati, si riesca a piazzare a bordo dell'aereo un ordigno esplosivo.

Purtroppo anche in questo caso dobbiamo annotare come le misure di sicurezza per evitare che ciò accada si concentrino soprattutto sul fronte dei passeggeri e relativi bagagli imbarcati, si pensi ai controlli di sicurezza (body scanner, xray etc) fatti prima dell'imbarco, ma rimane pur sempre la possibilità che fra le tante persone autorizzate a lavorare nel perimetro aeroportuale e a salire a bordo di un aereo parcheggiato su una piazzola di un aeroporto, si riesca a reclutare un fiancheggiatore disponibile a nascondere un ordigno esplosivo a bordo.

E' questa una **prima possibilità** da considerare.

Nel dicembre 1994 un terrorista piazzò un ordigno esplosivo sotto il suo sedile nell'alloggiamento del *life-jacket* e sbarcò dall'aereo alla fermata intermedia programmata. Quando il Boeing 747 ripartì per la seconda tratta avvenne l'esplosione. Sussiste pertanto **una seconda possibilità** che consiste nel piazzare un ordigno esplosivo in una precedente tratta rispetto a quella in cui si verifica materialmente l'esplosione. (2)

In tal senso quando leggiamo comunicati secondo i quali nella lista dei passeggeri del volo incidentato non risulterebbero esservi compresi nomi sospetti, l'informazione non esaurisce la possibilità che l'incidente sia avvenuto a causa di una bomba piazzata a bordo nel segmento di volo precedente.

Una prima soluzione adottata è stata quella di rendere obbligatoria **la riconciliazione del bagaglio**, (3) ovvero non accettare valigie a bordo se non imbarcando sullo stesso volo il relativo proprietario, ma dobbiamo purtroppo annotare come questo sistema sia stato in pratica vanificato

dalla possibilità che l'ordigno esplosivo venga portato in cabina da un kamikaze, ovvero un potenziale suicida.

Lockerbie (4) ha poi insegnato che l'esplosione può avvenire anche nel **comparto merci** dove sono alloggiati pallet cargo e pallet contenenti le valigie provenienti da altri voli in coincidenza. Insomma lo scenario delle possibilità che hanno gli attentatori è davvero variegato e complesso.

Se andiamo ad analizzare i quattro incredibili incidenti avvenuti negli ultimi 24 mesi per atti ostili contro l'aeromobile, troveremo che siamo anni luce distanti dalla modalità degli attentati con cui ha preso il via la serie del terrorismo aereo. (5)

Nel marzo del 2014 MH370 è scomparso nell'Oceano Indiano non per un malfunzionamento tecnico ma perché qualcuno fra le persone a bordo lo ha deliberatamente portato fuori rotta. Pochi mesi dopo a luglio un altro velivolo della stessa compagnia, MH17, è stato abbattuto con un missile terra-aria sui cieli ucraini. A marzo di quest'anno un co-pilota ha impedito al comandante di rientrare nel cockpit e ha fatto schiantare l'aereo a terra. Infine sui cieli del Sinai un aereo, con ogni probabilità, è esploso in volo. Sono eventi nei quali le misure fin qui adottate sulla safety e sicurezza del volo hanno rivelato tutti i loro limiti facendo riaffiorare dubbi sulla reale possibilità di riuscire mai a sterilizzare "l'ambiente" di un aereo che prende il volo.

Fra tutte quelle da noi ricordate la più subdola e preoccupante è la possibilità che il terrorista, o fiancheggiatore, venga reclutato fra i tanti dipendenti aeroportuali operativi in uno scalo. Tutti noi sappiamo che quando un aereo parcheggia in un qualsiasi aeroporto, durante la sosta salgono a bordo diverse persone a vario titolo. Ricordiamo inoltre il carrello con i bagagli o pallet che vengono caricati in stiva. Ebbene sia i bagagli, come le merci e il passeggero sono oggetto di controlli specifici mirati ad escludere che congegni potenzialmente sospetti venga veicolati a bordo tramite essi, ma durante le operazioni di carico, scarico, pulizia, rifornimento, ecc. come essere sicuri che non avvenga qualcosa di irreparabile? E' su questo fronte che dovrebbero ora concentrarsi le attenzioni dei regolatori.

Forse, così come all'indomani di Germanwings 9525 si è detto "*mai più un pilota solo nella cabina di pilotaggio*" ora dopo il caso di Sharm El Sheikh sarà il caso di rivisitare lo stesso concetto applicandolo alla sfera aeroportuale: "*mai più operazioni di handling aeroportuale senza la supervisione degli addetti alla sicurezza*".

- (1) L'incidente a Germanwings 9525 è avvenuto il 24 marzo 2015 a causa della volontà suicida del copilota che si era chiuso nella cabina di pilotaggio.
- (2) Il caso da noi ricordato, che fra l'altro non è certo l'unico evento di incidente con queste caratteristiche, si riferisce al volo Philippine Airlines 434 del Dicembre 1994. Il Boeing 747 espletava il servizio sulla tratta Manila-Cebu-Tokyo. Il terrorista scese a Cebu e l'esplosione avvenne durante il successivo volo per Tokyo. In quell'incidente il passeggero che si trovava nel sedile ove era nascosto l'esplosivo morì, ma l'equipaggio riuscì a far atterrare l'aereo sullo scalo di Haha senza ulteriori vittime.
- (3) Il *baggage reconciliation* divenne obbligatorio dopo la distruzione di un Jumbo dell'Air India (23 giugno 1985) in volo fra Montreal e Londra a causa di una bomba contenuta in una valigia il cui proprietario non si era imbarcato. L'attentato costò la vita a tutti i 329 occupanti dell'aereo.
- (4) Attentato a Pan Am 103, volo Londra-New York avvenuto il 21 dicembre 1988 che fece 270 vittime compresi anche undici abitanti della cittadina scozzese. Fra i casi di esplosioni in volo va inoltre ricordato l'attentato al DC10 della compagnia francese UTA, precipitato mentre espletava il servizio 772 fra Brazzaville-Parigi il 19 settembre 1989; anche in questo incidente, come Pan Am 103, l'ordigno esplosivo era stato nascosto nella stiva cargo.
- (5) Ci riferiamo in particolare alla possibilità di riuscire a imbarcare una valigia senza partire, oppure affidare un "pacchetto" da consegnare ad una persona che verrà a ritirarlo a destinazione. Ricordiamo che nel nostro libro *"Quando il cielo esplode"*, scaricabile gratuitamente nel nostro sito www.air-accidents.com, sono raccolti tutti i casi di attentati compiuti con "bombe o missili" contro aerei di linea.

AAR- Safety Newsletter (22/15), 16 Novembre 2015