

AF447: AIRBUS E AIR FRANCE CONDANNATE IN APPELLO

Era il primo giugno 2009 quando alle ore 02:14 (1), l'Airbus A330-200 di Air France perse i contatti coi sistemi di tracciamento e col controllo del traffico aereo; si scoprì che il velivolo in servizio fra Rio de Janeiro e Parigi, era precipitato nell'oceano Atlantico causando la morte di tutte le 228 persone che portava a bordo, di cui 216 passeggeri, 3 piloti e 9 assistenti di volo. tra le vittime figurano 72 cittadini francesi, 58 brasiliani ed anche 9 italiani.(2) La zona dell'oceano in cui si verificò l'incidente è situata a circa metà percorso tra l'Africa e l'America meridionale.

L'agenzia investigativa francese BEA nel suo rapporto finale di inchiesta evidenziò che la tragedia era stata causata da un mix fatale di errori dell'equipaggio in concomitanza con problemi tecnici dovuti al congelamento dei sensori di velocità. Secondo il rapporto, i tubi di Pitot, ostruiti dal ghiaccio, indicarono dei valori errati riguardo alla velocità dell'aereo, e in conseguenza di ciò vi furono diversi errori di valutazione della situazione da parte dei piloti, il tutto aggravato dall'assenza del comandante in cabina di pilotaggio al momento dell'emergenza.

In relazione a questa sciagura, il peggior disastro aereo nella storia dell'aviazione francese, il 14 maggio scorso la corte d'appello di Parigi ha condannato Air France e Airbus per omicidio colposo. La sentenza della Corte ha rappresentato un clamoroso ribaltamento della decisione di un tribunale di grado inferiore.

Nella sentenza si afferma che la compagnia di bandiera francese e il principale produttore aerospaziale europeo erano "gli unici e i soli responsabili dell'incidente del volo AF447", condannando ciascuno a pagare 225.000 euro (261.000 dollari), la sanzione massima prevista per omicidio colposo aziendale. Sebbene le sanzioni siano simboliche, la sentenza sarà indubbiamente percepita come un danno significativo alla reputazione di entrambe le aziende. Air France e Airbus hanno sempre negato qualsiasi responsabilità penale, attribuendo la colpa a un errore del pilota.

In procedimento di primo grado, nel 2023, Air France e Airbus erano state assolte in quanto venne stabilito che le aziende avevano sì commesso degli errori, ma non si poteva dimostrare che gli stessi fossero stati la causa dell'incidente. Ma nell'ultima sentenza del 14 maggio (di oltre 400 pagine) il presidente della Corte di Appello (3) ha affermato che il tribunale di primo grado non aveva tenuto conto "*dell'esistenza della catena causale all'interno della quale si sono svolte le azioni dei piloti e che ha portato alla morte di tutti i passeggeri*" aggiungendo che "*L'incidente del volo AF447 era una catastrofe annunciata, che si sarebbe potuta evitare se ciascuna delle compagnie coinvolte avesse compreso appieno la gravità del guasto.*"

Le famiglie delle vittime dell'incidente hanno accolto con favore la sentenza, Airbus ha dichiarato che presenterà ricorso mentre da parte di Air France non risultano dichiarazioni a commento.

Daniele Lamy, a capo di un'associazione di familiari delle vittime, ha dichiarato che, dopo una battaglia legale durata 17 anni, il sistema giudiziario ha finalmente tenuto conto "del dolore delle famiglie di fronte a una tragedia collettiva di insopportabile brutalità". "*Si tratta inoltre di una sentenza che, per la prima volta, condanna le multinazionali del settore aerospaziale e antepone la sicurezza a qualsiasi altra considerazione economica. Queste prestigiose aziende non potranno più nascondersi dietro la loro auto compiacenza e il loro orgoglio tecnologico.*"

Durante i dibattimenti, gli avvocati delle famiglie hanno sostenuto che entrambe le compagnie erano a conoscenza del problema con i tubi di Pitot, utilizzati per misurare vari parametri di volo. Tuttavia, i piloti non erano addestrati per gestire un'emergenza ad alta quota. In tribunale è stato anche ricordato che il malfunzionamento dei tubi, ostruiti da cristalli di ghiaccio durante una tempesta in mezzo all'Atlantico, ha causato l'attivazione degli allarmi nella cabina di pilotaggio dell'aereo e lo spegnimento del sistema di pilota

automatico. A questo punto è stato ricordato come i piloti abbiano fatto salire l'aereo, causando lo stallo del velivolo e il successivo schianto nell'oceano.

La corte d'appello ha ritenuto Airbus responsabile di diverse mancanze, tra cui la sottovalutazione della gravità dei problemi ai sensori e la mancata comunicazione adeguata agli equipaggi delle compagnie aeree operanti. Air France da parte sua è stata giudicata colpevole di non aver fornito un addestramento adeguato ai piloti e di non aver informato correttamente gli equipaggi di volo. Pur senza escludere che si siano verificati "errori di pilotaggio" nei 4 minuti e 30 secondi intercorsi tra la formazione di ghiaccio sui sensori e l'impatto con l'oceano, la corte ha comunque ritenuto che l'equipaggio non fosse sufficientemente preparato ad affrontare il "guasto estremamente complesso".

- (1) Tempo UTC.
- (2) L'Airbus 330-203 era immatricolato F-GZCP ed era il c/n 660.
- (3) La presidenza della Corte di Appello era affidata a Sylvie Madec.

NL 25/26 (23 Maggio 2026)

Air-accidents.com

[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
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026

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:



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.

Nei 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.