

TRAGEDIA AF447: AIR FRANCE E AIRBUS A PROCESSO

Air France e Airbus dovrebbero essere processati per omicidio colposo per il ruolo da loro svolto nell'incidente occorso il primo giugno 2009 al volo Rio-Parigi AF447 che provocò la morte di tutti i 228 occupanti a bordo. Questo è quanto ha stabilito la corte d'appello di Parigi mercoledì scorso 12 maggio.

Tutti noi sappiamo che in apertura di ogni rapporto investigativo che fa seguito ad un incidente è sempre precisato che *"l'unico obiettivo dell'inchiesta è quello di prevenire futuri incidenti e inconvenienti. L'indagine non cerca di accertare la colpa o di attribuire la responsabilità legale per qualsiasi reclamo che potrebbero sorgere."* Ma appurati i fatti e chiarite le cause della sciagura, poi i congiunti delle vittime rimangono liberi di procedere come ritengono più opportuno per avanzare le loro richieste.

Sullo sfondo di questo tragico incidente (1) vi è una complessa controversia legale. Fin dal 2011 ovvero due anni dopo la tragedia, Air France e Airbus erano state indagate per omicidio colposo, ma nel 2019 i pubblici ministeri avevano raccomandato di abbandonare il caso contro Airbus e lasciare aperta l'accusa nei confronti di Air France per omicidio colposo e negligenza, precisando che *"la compagnia aerea era a conoscenza di problemi tecnici con uno strumento chiave di monitoraggio della velocità dell'aria sui suoi aerei, ma non è riuscita a formare i piloti per risolverli"*. (2) Il caso contro Airbus venne archiviato il 22 luglio dello stesso anno. Appena due mesi dopo, a settembre 2019, anche la causa contro Air France venne archiviata. Allora la magistratura precisò che "non c'erano motivi sufficienti per perseguire". Tuttavia, nel 2021, un pubblico ministero di Parigi ha chiesto di far processare Airbus e Air France in un tribunale e ad aprile è stato annunciato che entrambe le società sarebbero state perseguite per l'incidente. Gli avvocati di Airbus hanno immediatamente dichiarato che avrebbero presentato appello contro questa nuova decisione in quanto, a loro parere, "la decisione del tribunale che è stata appena annunciata non riflette in alcun modo le conclusioni dell'inchiesta".

Ora, la sentenza di questi giorni ribalta la decisione del 2019 di non perseguire nessuna delle due società per l'incidente in cui i piloti hanno perso il controllo del jet Airbus A330 dopo che il ghiaccio ha bloccato i sensori di velocità.

Le famiglie delle vittime hanno accolto con favore la sentenza, ma Airbus e Air France hanno detto che cercheranno di rovesciarla presso la Cour de Cassation, la più alta corte d'appello francese.

Da parte sua Air France tramite un suo portavoce "sostiene di non aver commesso alcuna colpa penale alla base di questo tragico incidente."

In pratica la sentenza emessa il 12 maggio ha confermato le nuove richieste per un processo di entrambe le società accusando Air France di negligenza nella formazione dei piloti e Airbus per aver sottovalutato i pericoli posti dai noti problemi con il modello di sensori di velocità installato sul velivolo incidentato.

(1) L'aereo era un Airbus 330 immatricolato F-GZCP (c/n 660)

(2) Chazan, David (17 luglio 2019). ["French prosecutors recommend manslaughter charge for Air France over 2009 crash"](#). *The Telegraph*. ISSN 0307-1235

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio



"Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020.

Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:
info@ibneditore.it