

I POSTI DELLA ODIERNA PRIMA CLASSE SONO PIU' PERICOLOSI?

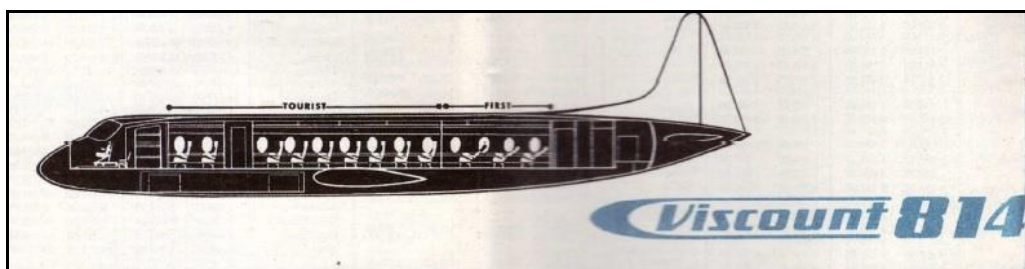
Girovagando in rete si può notare come non siano pochi coloro che si chiedono perché i sedili della First/Business Class si trovano nella parte anteriore della cabina passeggeri anziché in quella posteriore, e fin qui la domanda potrebbe sembrare del tutto normale delineando una mera curiosità; la parte tragicomica della questione è però che a questa prima parte della domanda segue una macabra considerazione, ovvero il fatto che ciò viene chiesto in quanto -per chi la pone- sembrerebbe più sensato sistemare il passeggero che paga di più, e probabilmente un *frequent flyer*, nella parte "più sicura" dell'aereo, la parte posteriore, mentre, viene fatto notare, chi paga di più viene sistemato nella parte anteriore, ovvero la parte "meno sicura".

Come ben si comprende l'argomento proposto non è di poco conto mettendo addirittura in gioco la possibilità di sopravvivere a un incidente e proponendo (particolare davvero di pessimo gusto) che coloro che pagano la tariffa più alta vengano accomodati nei posti ritenuti meno pericolosi.

Ebbene dobbiamo innanzitutto ricordare che quando gli aerei volavano con motori molto rumorosi, la prima classe dei voli commerciali era accomodata effettivamente in fondo alla cabina ma ciò veniva fatto per una mera questione di comfort e non certo pensando a quale posto offrisse più probabilità di sopravvivenza. Fino al 1952 in tutti i voli si applicava una sola tariffa, ma allorché nell'estate del 1952 la IATA autorizzò la prima "tariffa turistica", le compagnie iniziarono ad adottare diversi livelli tariffari. Per gli amanti delle cronache ricordiamo che fu la TWA la prima compagnia che nell'anno 1955 introdusse il concetto del servizio *multi standard* con la tariffa per il servizio migliore generalmente chiamata First Class e l'altra definita Coach Class. Questo avvenne in concomitanza con l'immissione in linea dei Super Constellation.



Ancora nel 1959 erano molte le compagnie che adottavano l'accomodamento della prima classe nella parte posteriore del velivolo. Nell'immagine che segue vi mostriamo come erano sistemate le due classi negli aerei turboelica Vickers Viscount della Lufthansa.



Ma con la silenziosità dei moderni motori le cose cambiarono e i posti di prima classe passarono nella parte anteriore dell'aereo a ridosso della cabina di pilotaggio. Ricordato questo scampolo di storia aeronautica, veniamo ora al punto fondamentale che di certo più interessa i lettori: **ma veramente in caso di incidente esiste un posto nell'aereo più sicuro di altri?**

Ebbene, quando si tratta di prendere posto a bordo di un aereo, la maggior parte dei viaggiatori si batte per uno dei soliti due elementi: o il posto adiacente al finestrino per la vista, o il posto sul corridoio per una facile pausa bagno. Ma molti ritengono che non sia questo il metodo migliore per scegliere il posto. Gli odierni aerei passeggeri possono avere centinaia di posti a sedere in diverse cabine e la disposizione esatta può variare a seconda della compagnia aerea o del modello di aereo. Quando i viaggiatori scelgono i loro posti dopo aver prenotato un volo, farebbero bene a meglio ponderare la loro scelta.

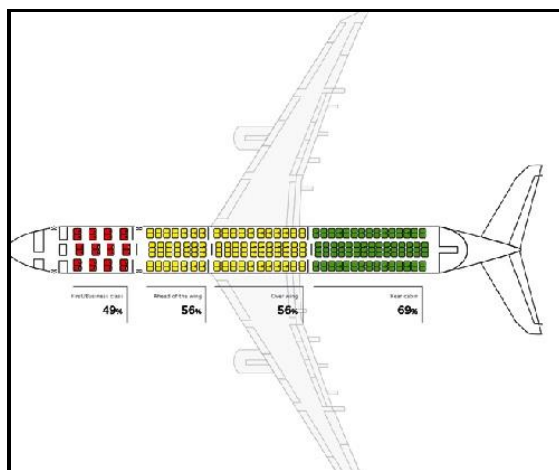
Non pochi esperti infatti concordano sul fatto che i posti nella metà posteriore dell'aereo, in particolare quelli più vicini a un'uscita di emergenza, possono avere un tasso di sopravvivenza leggermente più alto in caso di incidente rispetto alla parte anteriore dell'aereo.

Secondo il professore di aeronautica e astronautica del MIT (Massachusetts Institute of Technology) John Hansman i sedili nella parte posteriore dell'aereo sono generalmente i più sicuri, ammonendo come in caso di incidente, *"la parte anteriore dell'aereo funge da ammortizzatore"*. ⁽¹⁾

Hansman, che è anche direttore del Centro Internazionale per il Trasporto Aereo del MIT, sottolinea che ogni incidente aereo è diverso e che ogni sedile è a rischio in caso di emergenza. Ciò è stato evidente durante la simulazione di un incidente aereo effettuata da Hansman nel 2012 per un esperimento del MIT e un programma di Discovery Channel. In quella occasione il team di ricerca ha fatto precipitare un aereo Boeing 727 per una ricerca e ha scoperto che i manichini di prova posizionati nella parte posteriore dell'aereo sarebbero usciti illesi, mentre quelli seduti al centro dell'aereo avrebbero riportato ossa rotte. Purtroppo, i manichini di prova che si trovavano nella cabina di prima classe, o nelle prime file, sono stati espulsi dall'aereo e probabilmente sarebbero morti in caso di un incidente simile.

Ma a nostro avviso, molto più correttamente, Cary Grant, professore assistente presso il College of Aviation dell'Embry-Riddle Aeronautical University, afferma che sebbene alcuni dati indichino che la parte posteriore dell'aereo potrebbe essere più sicura, nella maggior parte dei casi non esiste un posto più sicuro in caso di emergenza, a causa della diversità di ogni incidente in termini di luogo, velocità e angolazione dell'impatto.

Personalmente sulla base di ciò che abbiamo potuto annotare nella stesura del nostro database *air-accidents.com* nel quale sono riportati gli incidenti mortali a velivoli di linea dal 1951 ad oggi, concordiamo pienamente con quanto dichiarato dal professor Grant: modalità e dinamiche che accompagnano i singoli incidenti sono profondamente differenti fra loro e voler generalizzare presentando una casistica percentuale potrebbe essere a dir poco fuorviante.



Nella immagine surriportata (2) possiamo vedere come la possibilità di sopravvivenza nei posti in fondo alla cabina venga indicata al 69 per cento contro il 49 dei posti contigui al cockpit e al 56 della parte centrale.

Di certo vi sono alcuni punti fermi da tener presente in caso di emergenza:

- Le simulazioni hanno rilevato che indossare le cinture di sicurezza e sedersi in una posizione corretta (spesso descritta come mettere la testa in grembo e abbracciare la parte posteriore delle gambe) ha aiutato a ridurre al minimo le lesioni ai manichini durante l'emergenza simulata;
- L'essere vicini a un'uscita di emergenza aumenterebbe la possibilità di uscire più velocemente. Non costa nulla effettuare un'ispezione visiva per identificare le due uscite più vicine al proprio posto e di contare a quante file di distanza ci si trova. Va sempre ricordato che se una cabina si riempie di fumo, può essere difficile trovarla;
- Andrebbe prestata attenzione al briefing sulla sicurezza che viene proiettato sugli schermi video o condotto dagli assistenti all'inizio del volo. Le carte di sicurezza, che si trovano su ogni sedile andrebbero lette attentamente in modo tale da individuare l'uscita più vicina al posto assegnato;
- Sarebbe utile indossare scarpe chiuse e non sandali a bordo dell'aereo indipendentemente dal posto scelto dal passeggero, ciò faciliterebbe una più rapida uscita;
- La sicurezza aumenta rimanendo con le cinture di sicurezza allacciate il più possibile durante il volo.

Non ci stancheremo mai di ripetere (*l'immane "last but not least"*) che uscire indenni da un disastro aereo significa anche e soprattutto non attardarsi a recuperare il bagaglio e gli oggetti personali.

Ma tornando alla disputa sulla sezione dell'aereo ritenuta più sicura vogliamo anche ricordare come in un nostro recente intervento abbiamo parlato di incidenti aerei nei quali è stato registrato un solo superstite a bordo. (3) Ebbene riferendoci a questi incidenti è utile apprendere quanto segue:

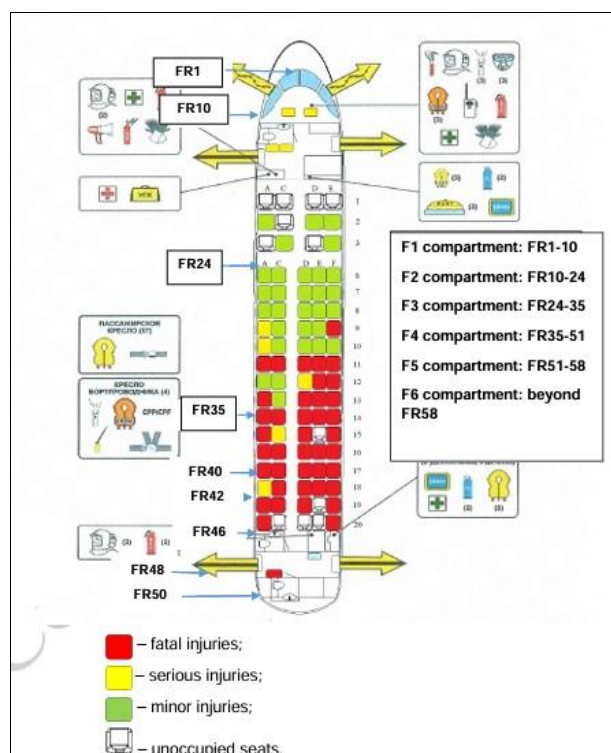
-30 giugno 2009, incidente all'Airbus 310 Yemenia finito nell'Oceano Indiano durante la fase di avvicinamento all'aeroporto Comore, l'unica sopravvissuta Bahia Bakari di anni 12 era accomodata nella parte frontale dell'aereo su una fila che aveva tre sedili uno vicino all'altro; in base al suo racconto la sua sopravvivenza fu dovuta al particolare del "cuscinetto" fatto con gli altri due passeggeri accomodati alla sua sinistra.

-16 agosto 1987, volo Northwest 255 , MD82, mancato decollo. L'unica sopravvissuta era anch'essa situata nella parte iniziale della cabina al posto 8F.

-24 dicembre 1971, volo LANSIA 508 svolto con un Lockheed Electra. L'aereo si schiantò durante la fase di crociera. L'unica sopravvissuta era accomodata al posto 19F (quindi zona centrale) vicino al finestrino e per sua ammissione si è salvata in quanto gli altri due passeggeri alla sua sinistra hanno fatto da "cuscinetto". (4)

Quindi appare evidente che in questi esempi da noi citati viene confermata la tesi avanzata dal professor Cary Grant secondo la quale ogni incidente fa storia a se. A ulteriore supporto di quanto detto vi mostriamo ora la foto dell'incidente avvenuto il 5 maggio 2019 all'aeroporto di Sheremetyevo di Mosca. Nell'incidente avvenuto durante la fase di atterraggio sono morte 41 persone su 78 occupanti a bordo. (5)

Di questo incidente il rapporto investigativo emesso dalle autorità russe mostra anche la *seat configuration* la quale evidenzia come tutte le 41 vittime si trovassero nella parte posteriore del velivolo. (6)



Le conclusioni a nostro parere sono alquanto ovvie. Quando leggete in rete che per avere più probabilità di sopravvivenza dovete farvi dare un posto in fondo all'aereo ricordatevi di quanto avete appreso in questa nostra newsletter. Certo è abbastanza scontato ritenere che quando gli aerei si schiantano, di solito è la parte anteriore a sopportare la maggior parte dell'urto, ma le variabili di un incidente quali ad esempio la fase del volo o il fatto di cadere in acqua o sul terreno rendono in pratica impossibile stabilire a priori una graduatoria sul posto a bordo più sicuro.

Crediamo invece che ciò che va rammentato ai passeggeri di oggi, cosa che non potevamo di certo fare con la media degli incidenti che avvenivano nelle decadi passate, è **che l'aviazione commerciale è straordinariamente sicura**. Nel 2024 su quasi 5 miliardi di passeggeri trasportati, l'aviazione civile mondiale ha registrato solo 299 vittime a bordo. (7) Statisticamente parlando, è più probabile essere colpiti da un fulmine due volte che morire in un incidente aereo. Le nostre probabilità di perdere la vita in un incidente aereo sono così insignificanti che la differenza tra quel 49% e il 69% mostrato nella prima immagine è statisticamente irrilevante. Se un individuo volesse renderla rilevante, allora l'unica scelta statisticamente razionale sarebbe quella di evitare di volare, perché solo in questo modo si riduce a zero la possibilità di perdere la vita in un incidente aereo.

- (1) Così si può leggere in una intervista rilasciata al sito: <https://www.travelandleisure.com/what-is-the-safest-seat-on-a-plane-8398877>
- (2) L'immagine è ripresa dalla pubblicazione "The Science of Survivability della NOAA (pag.79) <https://aviation.stackexchange.com/questions/12458/why-are-first-business-class-seats-at-the-front-of-aircraft-where-it-is-the-leas>
- (3) "Tutti morti un solo superstite" Newsletter n. 30/25 ; <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-30-2025.pdf>
- (4) Nella newsletter 30/25 sono riportati 5 incidenti, ma per due di essi i rapporti investigativi non hanno precisato il posto assegnato al superstite.
- (5) L'incidente occorre a un RRJ95 della Aeroflot immatricolato RA-89098 c/n 95135.
- (6) La tabella in questione si trova alla pagina 128 del Rapporto emesso dall'Agenzia russa MAK.
- (7) Vedi a tal proposito il nostro Rapporto sicurezza volo 2024. <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-74-2024.pdf>

www.air-accidents.com

NL 32/25 (13 Maggio 2025)

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025

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

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."