

GLI ANNI DELLE “CARRETTE” DEL CIELO

Quante volte sulla stampa nazionale abbiamo letto circa quegli aerei che venivano denominati “le carrette” del cielo? Tante, troppe volte. Il termine era diventato così comune che se ne faceva un uso esagerato e improprio con il solo scopo di far impressione, di far “colpo” sull’opinione pubblica, aumentare l’audience o vendere più copie. In realtà non vi sono mai stati incidenti fatali dovuti alla vetustà o allo stato carente del velivolo, (1) ma solo incidenti causati da ben altre cause le quali tuttavia una volta appurate, alla fine non venivano nemmeno rese note a quel pubblico al quale, a poche ore dall’accaduto, veniva già svelata la ragione della sciagura.

Uno fra gli esempi più eclatanti di questo modo di fare informazione è senz’altro l’incidente occorso l’8 febbraio 1989 a Santa Maria delle Azzorre allorché un Boeing 707 della compagnia charter “Independent Airlines” impattò la sommità del Pico Alto provocando la morte di tutti i 144 occupanti a bordo. (2) Quella sciagura ci riguardò molto da vicino perché il volo era originato da Bergamo Orio Al Serio e tutti i 137 passeggeri a bordo erano italiani.

L’aereo aveva come destinazione finale Santo Domingo, ma era prevista una fermata intermedia a Santa Maria delle Azzorre per motivi di rifornimento carburante.

In questo nostro servizio intendiamo riproporre ciò che i media ebbero a dire sull’incidente per ricordare ai nostri lettori quanto vadano prese con cautela le notizie che vengono diffuse nell’immediatezza di una sciagura aerea.



La prima delle elucubrazioni che venne proposta fu quella che si trattava di un **volo charter**, cioè un volo a rischio. Erano anni quelli in cui fra l’opinione pubblica circolava la (errata) convinzione che solo le compagnie di bandiera erano in grado di assicurare un volo sicuro, e i media con la chiara intenzione di favorire le influenti compagnie statali contribuivano non poco a promuovere una tale idea. Ci asteniamo dall’elencarvi gli incidenti che occorsero prima e dopo la sciagura delle Azzorre a compagnie aeree di bandiera, molti dei quali riguardavano vettori ben noti e a noi vicini.

Circa 4000 agenzie e 128 compagnie straniere organizzano in Italia viaggi a poco prezzo verso il sole, spesso su autentiche «carrette»

Vacanze, la guerra spietata dei voli charter

Civilavia ha autorizzato il «707» senza controlli: «La responsabilità è di Santo Domingo»

La seconda voce circolante consisteva nell’affermare che l’aereo era vecchio, era appunto una “**carretta del cielo**” ; in merito si poteva leggere tutto e il contrario di tutto: “*nei documenti del vecchio quadrimotore non c’era traccia dei numerosi incidenti di cui era costellata la sua carriera. Sette problemi tecnici piuttosto*

seri. Un motore che si ferma in volo, il carrello che si rompe all'atterraggio, l'altimetro che si blocca, una fessura nella ventola dei motori" per poi leggere nello stesso articolo "Era stato revisionato in dicembre dicono adesso i tecnici. E di recente gli avevano persino cambiato i motori..." (3)



In realtà quando nel 1989 avvenne questa tragedia erano ancora molte le compagnie, e non solo charter, che ancora utilizzavano il Boeing 707 per i loro servizi di linea e le compagnie che lo avevano dismesso lo avevano fatto per l'eccessivo consumo di carburante rispetto a nuovi modelli usciti, ma non certo per la vetustà della cellula. (4)

Comunque mentre ancora le indagini erano in corso e non si era raggiunta alcuna certezza sulle cause, il teorema che era stato fatto circolare era il seguente:

- a) Chi aveva acquistato questo viaggio aveva pagato poco;
- b) Pagare poco significava rischiare di più;
- c) Se si fosse scelta una compagnia "regolare" ciò non sarebbe avvenuto.

Che cosa era in realtà accaduto? Quali le reali cause stabilite dalla commissione di inchiesta? Tre anni dopo la sciagura le autorità portoghesi rilasciarono il rapporto investigativo completo nel quale le cause dell'incidente vennero identificate nei seguenti fattori:

• Probabile causa:

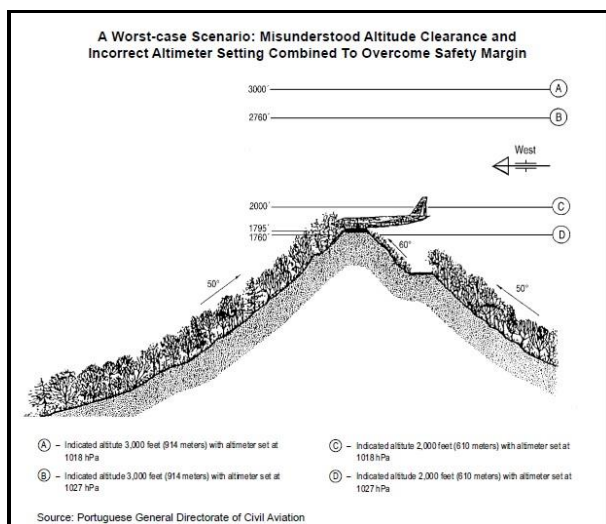
"Mancata osservanza da parte dell'equipaggio delle procedure operative stabilite, che ha portato alla discesa deliberata dell'aeromobile a 2000 piedi, in violazione della quota minima di settore di 3000 piedi, pubblicata nelle carte aeronautiche appropriate e autorizzata dalla torre di controllo dell'aeroporto di Santa Maria."

• Altri fattori contribuenti:

- 1) Trasmissione da parte della torre di controllo dell'aeroporto di Santa Maria di un valore QNH superiore di 9 hPa rispetto a quello reale, che poneva l'aeromobile a un'altitudine effettiva di 240 piedi inferiore a quella indicata a bordo;
- 2) Tecnica di comunicazione carente da parte del copilota, che ha iniziato a rileggere l'autorizzazione della Torre a scendere a 3000ft prima che la Torre completasse la trasmissione, causando una sovrapposizione delle comunicazioni;
- 3) Violazione delle procedure stabilite da parte della Torre di controllo dell'aeroporto, che non ha richiesto una lettura completa dell'autorizzazione alla discesa. (5)

Quindi tirando le somme, l'aereo vecchio, la carretta del cielo non era stata la causa della sciagura e la strumentazione di bordo del 707 era del tutto funzionante, così come pure non c'entrava nulla la *deregulation* che era entrata in vigore negli Usa e anch'essa messa nel calderone delle possibili cause.

In pratica l'incidente era stato causato dallo stesso motivo che dodici anni prima, il 27 marzo 1977, aveva provocato lo scontro di due jumbo sulla pista di Tenerife provocando la morte di 583 persone (l'incidente con il più alto numero di vittime nella storia dell'aviazione civile): **incomprensione fra controllori ed equipaggio a causa di un "overlapping" nelle comunicazioni radio.** (6) Nel caso Independent Air sembra che l'equipaggio più che seguire la procedura ILS avesse deciso di effettuare un atterraggio a vista. Di certo se avesse seguito la procedura ILS si sarebbe accorto che il rateo di discesa non era quello corretto e non stava rispettando l'altitudine minima prevista la quale, nella posizione in cui si trovava il 707, non avrebbe dovuto essere inferiore ai 3000 piedi. L'aereo era sceso al di sotto di questa quota e solo per una decina di metri ha impattato il Pico Alto, impatto che fra l'altro non si sarebbe verificato se l'equipaggio si fosse preoccupato dei ripetuti avvertimenti sonori emessi dal GPWS.



In questa immagine tratta dal rapporto investigativo portoghese si evince come per pochi metri il Boeing 707 avrebbe potuto evitare l'impatto.

Da quanto fin qui narrato si può ben capire che nulla di quello che era stato proposto all'indomani della sciagura si confermava corretto: non c'entrava nulla il volo charter, non c'entrava nulla la carretta del cielo. Le registrazioni chiarirono che quando il controllore comunicò l'autorizzazione all'avvicinamento indicando la quota di discesa di 3000 piedi, l'equipaggio comprese dando però conferma dell'errata altitudine di 2000 piedi. Tuttavia nello stesso momento il controllore riattivò la radio per concludere la propria trasmissione, specificando l'avvicinamento ILS alla pista 19 e chiedendo di essere ricontattato una volta raggiunti i 3 000 piedi. La sovrapposizione delle comunicazioni radio annullò le rispettive trasmissioni, impedendo al controllore di correggere l'errore del pilota. Lo stesso controllore, non sentendo la conferma dell'equipaggio all'autorizzazione, avrebbe dovuto insistere per ottenerla, ma non lo fece. Inoltre, durante la stessa autorizzazione, il controllore comunicò all'equipaggio una pressione atmosferica errata, 1027 hPa, maggiore di 9 hPa rispetto a quella reale (1018). Nel frattempo il supervisore della torre di controllo non poté notare i due cruciali errori del suo assistito in quanto distratto da una chiamata.

E crediamo che per ben concludere questo servizio nulla di meglio esprima il nostro pensiero di quanto ebbe a pubblicare la rivista "Aviazione" in quegli anni diretta da un ex comandante Alitalia (7) nella quale in un servizio dal titolo davvero eloquente che vi proponiamo in chiusura di questa nostra newsletter, veniva anche precisato: *"Per quanto fin qui detto esprimere dubbi del tipo i voli charter stranieri sono insicuri significa dare un approccio effrettato e immotivato dettato dall'onda emotiva senza riscontri nel diritto e nei fatti."* (8) Il titolo del servizio è un capolavoro ed è la degna chiusura di questa nostra newsletter.

LINEA DIRETTA

L'INCIDENTE DELLE AZZORRE

CARRETTE DEL CIELO O STAMPA DA CARRETTE?

L'incidente del Boeing 707 della Independent Air ha riproposto gli interrogativi sulla attendibilità di certe informazioni, ben lontane dalla realtà del trasporto aereo

Titolo del servizio pubblicato sul mensile "Aviazione" del marzo 1989

- (1) La nostra affermazione si riferisce agli scenari Europei, Usa e Asia dal momento che in Sud America e nel continente africano vi erano compagnie che si avvalevano di velivoli realmente datati.
- (2) L'aereo svolgeva il volo numero 1851. Era un Boeing 707-331 immatricolato N7231T, c/n 19572 ed aveva volato la prima volta nel marzo 1968.
- (3) Corriere della Sera 10 febbraio 1989 "Vacanze, la guerra spietata dei voli charter"
- (4) Al 31 dicembre 1988 presso le compagnie aderenti alla IATA erano ancora in servizio 124 Boeing 707. Dato tratto dal WATS relativo all'anno 1988, pag. 26.
- (5) Testo tratto dal rapporto investigativo DGAC Portugal DGAC/GPI/RA-89/05
- (6) Nell'incidente di Tenerife furono coinvolti due Boeing 747, uno della Pan Am ed uno della Klm.
- (7) Il mensile "Aviazione" prestigiosa rivista di settore era diretta da Paolo Bancale.
- (8) La frase da noi riportata è contenuta nell'articolo di cui vi abbiamo mostrato il titolo ed è stata pronunciata da Alberto Lassandro in quegli anni alto funzionario di Civilavia.

NL 41/2024 22 Agosto 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24 Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24 Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24 Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24 Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24 737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24 E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24 Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24 Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24 Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24 Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24 Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24 Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24 La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24 Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24 Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24 Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24 Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24 La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓ NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓ NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓ NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓ NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024



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.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
info@ibneditore.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 nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it