

ALLA RICERCA DELLA "COMPAGNIA PIU' SICURA"

Mentre l'anno 2017 si avvia a conclusione con l'invidiabile quanto paradossale primato di più vittime a terra causate da incidenti aerei che non fra i passeggeri, vogliamo esternare un commento sulla percezione che si ha oggi dell'incidente aereo in confronto a quella che si aveva negli anni passati, quando si era con ossessione alla ricerca della compagnia "più sicura".

Il sedici gennaio di quest'anno un Boeing 747 impegnato in un servizio tutto merci è precipitato nei pressi di Bishkek, Kirgizstan, su alcune abitazioni provocando la morte di 35 persone a terra; ad oggi tirando le somme si sono registrate solo 6 vittime fra passeggeri imbarcati su aerei di linea nei cosiddetti servizi "scheduled". Le vittime si riferiscono all'incidente aereo occorso il 15 novembre scorso in prossimità dell'aeroporto di Nelkan in Russia.

E' stato quest'ultimo incidente che ha interrotto un record positivo che se mantenuto fino al 31 dicembre avrebbe significato che

il 2017 sarebbe passato alla storia dell'aviazione commerciale come il primo anno nel quale nessun passeggero imbarcato su un servizio di linea regolare (scheduled) è rimasto vittima di un incidente mortale.

Ma il bimotore Let 410 (RA-67047) precipitato a pochi chilometri dalla pista dell'aeroporto di Nelkan ha interrotto la serie positiva in quanto esso copriva un servizio *scheduled* e rappresenta pertanto il primo incidente aereo del corrente anno con vittime fra i passeggeri.

L'aereo apparteneva alla compagnia russa **Khabarovsk Avia** decisamente poco conosciuta.

E quello delle aerolinee dai nomi sconosciuti che apprendiamo all'indomani di una tragedia aerea ci porta all'argomento centrale della newsletter: è ancora possibile nell'odierno scenario dell'aviazione civile andare alla ricerca della compagnia più affidabile? Volendo vedere il problema da altra ottica: quante nuove compagnie sono state create da quel fenomeno chiamato *deregulation* con il quale ormai conviviamo da quasi quarant'anni?

Pochi lo ricorderanno, ma negli anni sessanta/settanta il settimanale britannico "Flight International" era solito pubblicare surveys che avevano il preciso obiettivo di indicare ai lettori quale fossero le compagnie aeree più affidabili. In quegli anni l'elevato numero di incidenti aerei che in pratica settimanalmente avvenivano ovunque nel mondo era tale che l'opinione pubblica giustamente chiedeva di poter avere chiare indicazioni sulle cifre relative alla sicurezza del volo per poter scegliere compagnie ritenute "sicure". In quegli anni, lo ricordiamo, computer, Internet e annessi non erano disponibili.

Non vogliamo rispolverare vecchi documenti ed evocare fantasmi del passato ma vi assicuriamo che nella lista degli incidenti che avvenivano in un anno erano presenti la maggior parte delle compagnie aeree mondiali più blasonate, e non era affatto impossibile compilare raffronti per fornire al pubblico indicazioni circa la compagnia più affidabile quella cioè che aveva avuto il miglior rateo nel rapporto numero incidenti/ore-km volate. Indubbiamente ciò era agevolato dal limitato numero delle aerolinee operative.

Ebbene, se ci spostiamo a recenti casi di incidenti scopriremo come oggi lo scenario sia completamente cambiato e una classifica del genere sarebbe praticamente impossibile.

Il 15 novembre scorso, come detto, è occorso l'incidente alla **Khabarovsk Avia**. Ma c'è qualcuno che può dire che sapeva dell'esistenza della **Flash Airlines** allorchè il 3 gennaio 2004 un suo Boeing 737 precipitò dopo il decollo da Sharm El Sheikh provocando la morte di tutti i 148 occupanti?

E apparteneva alla compagnia **Transaven** il Let 410 che nel gennaio 2008 scomparve in volo fra Caracas e Los Roques provocando la morte di 14 persone fra cui otto italiani.

Ancora, quanti avevano sentito parlato della **FlyDubai** la quale il 19 marzo 2016 ha avuto un suo velivolo incidentato nei pressi dell'aeroporto russo di Rostov-on-Don che ha provocato la morte di tutte le 62 persone a bordo?

E quando il 14 agosto 2005 il Boeing 737 della cipriota **Helios Airways** è finito contro le montagne nei dintorni di Atene dopo un volo fantasma (1) quanti di noi sapevano della sua esistenza?

La lista potrebbe continuare ancora, ma qui ci fermiamo chiudendo questo esercizio ricordando che il Boeing 747 precipitato a Bishkek quest'anno apparteneva alla compagnia **MyCargo Airlines**.

In poche parole quando *ieri* avveniva un incidente aereo e si apprendeva il nome della compagnia ci si poteva "tutelare" cercando di evitare di volare con *quella* compagnia, ma oggi un tale esercizio, dispiace annotarlo, non è possibile e ciò per il gran numero di compagnie di modeste dimensioni che nel mondo operano in aggiunta a quelle che una volta erano le cosiddette compagnie di bandiera. Se si potevano fare comparazioni e raffronti (numero incidenti rapportato a un fattore di produttività) quando il numero vettori operativi era di facile individuazione, oggi come districarsi fra gli **oltre cinquemila** operatori attivi nei cinque continenti?

L'ICAO annovera fra i suoi membri 163 Paesi, nel mondo secondo quanto ci dicono i siti specializzati sono presenti 195 Stati. (2)

Calcolando una media di una compagnia di bandiera per ogni Stato aggiungendovi pure qualche vettore privato rende subito l'idea del numero delle aerolinee che potevano essere presenti nel mondo nel periodo ante-deregulation.

Oggi il documento ICAO 8585 (3) riporta **5.400 operatori attivi**.

Volendo approfondire questo aspetto c'è poi da considerare che il problema più che risiedere nel numero delle aerolinee è anche nelle loro dimensioni. Non esiste una fonte ufficiale che possa fornire risposta certa al nostro dubbio, ma è evidente che nel mondo operano troppi vettori di piccole-moderate dimensioni con flotte ridotte molti dei quali scompaiono in tempi ravvicinati dall'avvio della loro attività. Il quadrimotore Avro RJ85 che il 28 novembre 2016 è precipitato nei pressi di Medellin in Colombia per mancanza di carburante provocando la morte di 71 persone, su un totale di 77 tra passeggeri e membri dell'equipaggio, apparteneva alla compagnia **LAMIA** le cui operazioni erano iniziate nel 2009.

In un tale mutato scenario cosa fare per poter monitorare la safety delle compagnie aeree?

Appare evidente che il proliferare del numero operatori rende necessario un cambiamento di rotta ovvero un differente approccio statistico.

Più che ricercare i dati per singoli vettori è opportuno riunire quest'ultimi sotto i rispettivi paesi di appartenenza; ecco quindi che i cinquemila vettori vengono ricompresi sotto meno di duecento

gruppi. Ora è noto che ogni paese ha un suo ente regolatore di controllo, e sono proprio le eventuali lacune e deficienze di questi enti che fanno la odierna differenza fra vettori affidabili o meno.

Ovvero:

se per un qualsiasi motivo è carente l'ente regolatore, tutta l'aviazione civile di quel paese, infrastrutture comprese, avrà problemi e di ciò non potranno non risentirne le rispettive compagnie aeree.

Questo criterio è d'altra parte lo stesso adottato da tempo dal programma statunitense denominato IASA (International Aviation Safety Assessment):

“the purpose of the IASA is to ensure that all foreign air carriers that operate to or from the United States are properly licensed and with safety oversight provided by a competent Civil Aviation Authority in accordance with ICAO standards”

“Una autorità competente”: è su questo fronte che bisognerà muoversi. (4)

(1)14 agosto 2005: un Boeing 737 della compagnia cipriota Helios Airways precipita nei pressi di Atene provocando la morte di tutti i 121 occupanti. La causa della tragedia di quel volo denominato “fantasma” fu individuata nella perdita di pressurizzazione che provocò completa perdita di conoscenza per equipaggio e passeggeri. Il volo continuò in automatico fino a esaurimento carburante.

(2)Si veda in merito, <http://www.worldometers.info/geography/how-many-countries-are-there-in-the-world/>

(3)Documento ICAO 8585, edizione dell'anno 2015 , numero 174

(4)Il nostro sito è l'unico che da sempre nella sua sezione statistiche include graduatorie basate non sulla singola aerolinea bensì sul paese.

Safety Newsletter 45/2017 del 25 Novembre 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione “About”-“Newsletter Archive”)

01/2017: MESSAGGI “BOGUS” SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)

02/2017: QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)

03/2017: SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)

04/2017: 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)

05/2017: TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO “SCREENSAVER” DELLA TORRE (31 gennaio)

06/2017: SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)

07/2017: INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)

08/2017: I CERVI DELL'AEROPORTO DI CHARLOTTE (16 febbraio)

09/2017: COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)

10/2017: TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)

11/2017: SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)

12/2017: PROBLEMI AI MOTORI,DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
13/2017: A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
14/2017: LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
15/2017: MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
16/2017: L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
17/2017: OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
18/2017: ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
19/2017: UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
20/2017: MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
21/2017: PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
22/2017: DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
23/2017: CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
24/2017: UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
25/2017: LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
26/2017: L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
27/2017: RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
28/2017: UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
29/2017: CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
30/2017: LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
31/2017: UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
32/2017: QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)
33/2017: IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)
34/2017: SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)
35/2017: L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA (8 agosto)
36/2017: UN INSOLITO TAIL STRIKE A MALPENSA (2 settembre)
37/2017: DUE INCIDENTI SIMILI (5 settembre)
38/2017: EMBRAER 190; UN INCIDENTE DA NON SOTTOVALUTARE (13 settembre)
39/2017: PASSI AVANTI PER LA SOLUZIONE DEI "FUME EVENTS" (20 settembre)
40/2017: QUELLA BRUTTA STORIA DEL CALCOLO ORE-VOLO DEGLI EQUIPAGGI (29 settembre)
41/2017: MH370: SAREBBE ORA DI DIRE QUALCHE VERITA' SUL "VOLO DEL MISTERO" (3 ottobre)
42/2017: ENNESIMO CASO DI "INCONTRI RAVVICINATI" NEI CIELI EUROPEI (6 ottobre)
43/2017: I MISSILI DAL NORD COREA SONO UN PERICOLO PER GLI AEREI CIVILI? (20 ottobre)
44/2017: INTERROTTA LA SERIE POSITIVA (15 novembre)