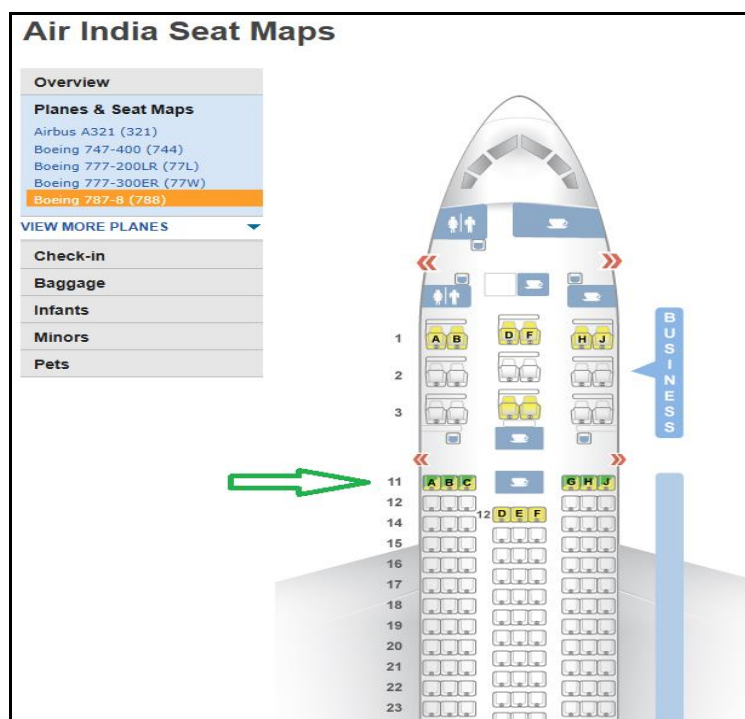


IL POSTO 11A

Le incredibili, ma vere, storie degli unici sopravvissuti a incidenti aerei è un tema prepotentemente tornato alla ribalta delle cronache da quando il 12 giugno scorso dal fumante relitto del Boeing 787 precipitato a terra a Ahmedabad con i serbatoi pieni di 54.200 Kg di carburante che andavano in fumo ne è venuto fuori vivo -con le sue gambe- Vishwashkumar Ramesh di 40 anni.

Ramesh, un uomo d'affari di Leicester con moglie e figlio di quattro anni, ha raccontato che la parte della fusoliera in cui era seduto è caduta al suolo ma non è entrata in contatto con l'edificio nel quale purtroppo hanno perso la vita 19 persone.

"Quando la porta si è rotta e ho visto che c'era un po' di spazio, ho cercato di uscire e ci sono riuscito. Nessuno sarebbe potuto uscire dal lato opposto, che era verso il muro, perché l'aereo si è schiantato lì". Per la cronaca e i cultori di numerologia aggiungiamo che il posto occupato da Ramesh era l'11A che vi mostriamo in questa Seat Map del 787 di Air India evidenziato con una freccia verde.



Si può notare come la fila 11 sia la prima della classe economica e il posto "A" sia quello più vicino alla fusoliera proprio nel punto in cui vi è una uscita di emergenza che malgrado non sia stata aperta dal personale di bordo, spaccandosi ha evidentemente creato un vuoto dal quale Ramesh è potuto uscire. Da un sito specializzato nella scelta dei posti quella fila viene riportata con i colori giallo-verde in quanto per chi viene accomodato in quella poltrona è fornita una informazione supplementare: *"Il posto 11A è un posto in fila d'uscita in economy che può avere più spazio per le gambe. La vicinanza con il galley può essere fastidiosa. Il tavolino si trova nel bracciolo, il che rende il bracciolo inamovibile e riduce leggermente la larghezza del sedile. Questo sedile non è dotato di un vano portaoggetti sul pavimento durante il decollo e l'atterraggio."* ⁽¹⁾

Il particolare che più colpisce in questi eventi non è il fatto di essere *un superstite* di una sciagura aviatoria, bensì il fatto di essere *l'unico, il solo superstite* fra le centinaia di passeggeri che oggi giorno vengono accomodati su un velivolo. Sul volo Air India 171 erano a bordo in 242.



A sinistra la foto di Ramesh nel letto dell'ospedale, a destra la sua boarding pass nella quale abbiamo evidenziato il posto a lui assegnato. (2)

All'indomani di questa sciagura e del diffondersi della notizia del passeggero Ramesh vivo, in rete sono iniziate a circolare voci sul "mistero" del posto 11A con relativa diffusione di notizie tendenti a "far colpo". Ve ne mostriamo un esempio. (3)



Il testo relativo a questo articolo così precisava:

"Due devastanti incidenti aerei separati da oltre 27 anni sono accomunati da un'inquietante connessione. Gli unici sopravvissuti di entrambi i disastri sono scampati alla morte seduti nello stesso identico posto: 11A. Questo straordinario parallelo è emerso dopo che Ruangsak Loychusak, un cantante thailandese di 47 anni sopravvissuto a un incidente della Thai Airways del 1998, si è fatto avanti dopo aver saputo di Ramesh Viswashkumar, l'unica persona sopravvissuta al recente disastro del volo AI-171 dell'Air India."

"Inquietante connessione", "Unici sopravvissuti": in realtà l'incidente citato dall'articolo riguarda un volo della Thai Airways avvenuto l'11 dicembre 1998; a bordo dell'Airbus 310 si trovavano 146 persone delle quali ben 45 sopravvissero. Quindi il sopravvissuto del posto 11A del volo Thai messo in bella evidenza dal titolo non era affatto l'unico passeggero uscito incolume dall'incidente. Eventualmente volessimo sbizzarrirci nel trovare strane affinità fra le due sciagure potremmo invece dire che entrambi i numeri dei voli portavano al totale di nove:

Thai volo 261 $(2+6+1)=9$

Air India 171 $(1+7+1)=9$

Ma a parte queste curiosità possiamo effettivamente affermare che il posto 11A è uno fra i più sicuri?

La risposta è negativa.

La verità è che la sopravvivenza di un passeggero che è riuscito a fuggire attraverso una porta di uscita pochi secondi dopo che il suo aereo si era schiantato uccidendo tutti gli altri passeggeri a bordo ha suscitato speculazioni sull'argomento non supportate però da riscontri certi.

La questione sull'esistenza di un posto più sicuro di altri a bordo di un aereo non è così semplice, innanzitutto perché le configurazioni dei posti sono molto diverse da un velivolo all'altro, e poi perché ogni dinamica che accompagna ogni incidente è unica e la sopravvivenza dipende spesso da una complessa interazione di fattori. **In poche parole ogni incidente è diverso ed è impossibile prevedere la sopravvivenza in base alla posizione del sedile.**

Uno studio pubblicato nel 2007 ⁽⁴⁾ sugli incidenti avvenuti dal 1971 ha rilevato che i passeggeri che si trovano nella parte posteriore dell'aereo hanno più alte probabilità di sopravvivenza. Uno studio più recente condotto dalla rivista Time nel 2015, incentrato su 17 incidenti avvenuti tra il 1985 e il 2000, ha inoltre rilevato che la sezione posteriore dell'aereo aveva un tasso di mortalità inferiore rispetto alle sezioni anteriore e centrale. I sedili centrali nella parte posteriore dell'aereo hanno registrato il tasso di mortalità più basso, pari al 28%.

Sedersi vicino a una porta di uscita, come Ramesh, offre l'opportunità di essere uno dei primi a uscire dall'aereo, anche se alcune uscite non funzionano dopo un incidente. In questo incidente il lato opposto dell'aereo era bloccato dal muro di un edificio contro cui si è schiantato.

Nel gennaio dello scorso anno, un pannello mancante di alcuni bulloni si è staccato dalla fiancata di un Boeing 737 MAX nel bel mezzo di un volo, creando un foro nella fusoliera e danneggiando il sedile adiacente. Fortunatamente nessuno era seduto lì in quel momento e l'incidente non ha provocato vittime, ma di certo quell'insolito incidente è stato unico nella storia dell'infortunistica aerea.

Ancora, sedersi vicino al corridoio può offrire una via di uscita più veloce, ma aumenta la probabilità di essere colpiti alla testa dai bagagli che cadono dalle cappelliere, un evento molto più comune degli incidenti gravi ma nella dinamica di Air India 171 non è servito.

Nonostante disastri come quello dell'Air India, i progetti di nuovi aerei hanno sempre puntato ad aumentare le probabilità che i passeggeri si salvino in caso di incidente. Tra le più recenti novità l'illuminazione del corridoio, il rilevamento degli incendi e gli estintori, i materiali della cabina meno infiammabili e un migliore accesso alle uscite di emergenza.

Tutto ciò conferma il particolare che ci sono stati notevoli progressi nella progettazione delle cabine degli aerei fatto questo che ha indubbiamente contribuito a migliorare la sopravvivenza degli incidenti.

Tornando sul tema del posto 11A dobbiamo ricordare come questo posto, ad esempio, se riferito alla compagnia Ryanair, ovvero alla compagnia numero uno in Europa che nel 2024 ha trasportato 200 milioni di passeggeri, fornisca spunti decisamente contrapposti a quanto fin qui detto.



In questa immagine (5) addirittura possiamo leggere *Perché il posto 11A è così tristemente famoso?* Ebbene per quale motivo il posto 11A di Ryanair merita questo appellativo? Lo abbiamo detto, ogni aereo ha differenti *seat allocation* e credere che annotarsi il numero del posto di un passeggero miracolato su un certo volo possa fornire più sicurezza è pura utopia. In particolare, la compagnia low-cost irlandese è diventata famosa negli ambienti online in quanto in prossimità del posto in questione manca il finestrino. Poiché questo particolare è relativamente noto tra gli appassionati di Aviation Geek Club, i più esperti sono soliti evitarlo quando si tratta di scegliere i posti a sedere sui Boeing 787 del vettore. Infatti nel sedile 11A, il finestrino si trova dietro il passeggero, sopra la sua spalla sinistra, rendendo quindi impossibile guardare fuori.

Confermiamo, ogni incidente ha una storia a se, ogni incidente può riservare sorprese sul posto “più sicuro”, eccovene una ulteriore prova. Riportiamo quattro incidenti aerei nei quali si è avuto un solo superstite, specificando il posto assegnato:

•Bahia Bakari	Yemenia	Airbus 310	29/06/2009	Posto occupato : 23C
•Surendra Kunwar	Yeti Airlines	DHC6	8/10/2008	Posto occupato: Pilota del volo
•Cecelia Cichan	Northwest	DC9-82	16/8/1987	Posto occupato: 8F
•Juliane Koepcke	LANSA	Lockheed 188	24/12/1971	Posto occupato: 19F

Ma non basta, il destino a volte è davvero cinico. Ricordiamo quanto avvenuto ad una signora italiana la quale era in vacanza in Brasile con suo marito. Entrambi erano prenotati sul Air France 447 da Rio De Janeiro a Parigi il 31 maggio 2009, ma arrivarono in ritardo all’aeroporto e persero il volo.



L'aereo, un Airbus 330 con 228 persone a bordo, si è schiantato nell'Atlantico quattro ore dopo il decollo. Tutti gli occupanti a bordo persero la vita.

I coniugi presero un volo per la Germania il giorno successivo e giunsero a Monaco, lì noleggiarono una macchina per tornare in Italia, a Bolzano ove risiedevano, ma mentre attraversavano la zona di Kufstein, in Austria, il loro veicolo ha sbandato nella corsia opposta, colpendo frontalmente un camion che sopravveniva da quella corsia.

La signora ha perso la vita nello scontro. il marito in condizioni critiche, venne ricoverato in ospedale ma non vi sappiamo dire se è sopravvissuto o meno all’incidente.

Un discorso tutto a parte riguarda l’aspetto psicologico, post traumatico dei sopravvissuti, di quelle persone che sopravvivono a incidenti aerei in cui periscono tutti coloro che li circondano, compresi i loro cari, l'agitazione psicologica che ne consegue può essere un peso incredibile da sopportare. Il “senso di colpa del sopravvissuto” può portare a sentimenti di angoscia in cui ci si sente responsabili e si pensa di essere in qualche modo colpevoli della morte di altri. Uno studio olandese dell’Università di Vrije ha lavorato con 82 sopravvissuti di un incidente aereo avvenuto nel 2009 vicino ad Amsterdam. La ricerca ha rilevato che due mesi dopo l'evento il 46% era a rischio di PTSD e il 32% di depressione. Altri 76 sopravvissuti allo stesso incidente sono stati interrogati nove mesi dopo l'evento e hanno scoperto che il 47% era a rischio di PTSD e il 35% di depressione. (6)

- (1) <https://www.seatguru.com/airlines/Air India/Air India Boeing 787-8.php>
- (2) Immagine tratta da <https://www.instagram.com/p/DKznm7CTePc/>
- (3) <https://travelnoire.com/seat-11a>
- (4) Si tratta della rivista "Popular Mechanics" .
- (5) <https://simpleflying.com/why-seat-11a-is-bad/>
- (6) L'incidente in oggetto è quello accaduto il 25 febbraio 2009 al DC10 della THY (TC-JGE) proveniente da Istanbul e diretto a Schiphol. L'aereo precipitò in località Zwanenburg a circa 8 km dalla testata pista a lui assegnata. Dei 135 occupanti a bordo, i sopravvissuti furono 126.

NL 46/25 (21 Luglio 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
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025

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."