

LA LUNGA VITA DEI DC9 ITAVIA

Furono chiamate le “carrette del cielo”. La compagnia fu costretta a chiudere in quanto si erano avanzate critiche sulla sua flotta definita obsoleta e tale quindi da offrire dubbi sulla sua sicurezza. Eppure, incredibilmente una ricerca fatta oggi, ad oltre quarant’anni di distanza dall’incidente di Ustica, svela non poche sorprese.

Quando il 27 giugno 1980 avvenne la sciagura di Ustica al volo 870 con la perdita di 81 vite umane, la Commissione Luzzatti, istituita dal Ministero dei Trasporti per far luce sull’incidente, aprì indagini e analisi tecniche sugli altri DC9 che in quel momento facevano parte della flotta Itavia. Il rapporto, oltre all’incidentato ben noto I-TIGI, elencava altri sette velivoli di quel modello in forza alla flotta Itavia:

I-TIGU	c/n 45718	modello 15
I-TIGA	c/n 45728	modello 11
I-TIGE	c/n 45717	modello 15
I-TIGB	c/n 47002	modello 15
N934F	c/n 47148	modello 32CF
N7465B	c/n 47465	modello 33CF
N94454	c/n 47291	modello 33RC

I media ed anche personaggi politici in Parlamento attaccarono la compagnia accusandola di avere una flotta di DC9 che erano “vecchi” che non erano stati comprati dalla fabbrica, la Douglas, bensì sul mercato dell’usato: insomma una pioggia di critiche che portò al blocco delle operazioni e al fallimento della compagnia. Dal momento che le indagini avevano appurato che l’incidente era stato causato da un attentato, esterno o interno non è questa la sede per disquire, il motivo che portò alla chiusura delle operazioni si rivelò indubbiamente prematuro ed errato, fatto questo che avrebbe dovuto portare ad una “riabilitazione” della compagnia dal punto di vista tecnico-operativo, invece non ci fu alcun ripensamento sulla ripresa delle attività. Ma tralasciando questo particolare pur di non poco conto che significò la perdita del posto di lavoro per oltre mille persone e la scomparsa del secondo vettore nazionale, abbiamo voluto accentrare la nostra ricerca su un aspetto alquanto trascurato: *che fine hanno fatto i sette DC9 che facevano parte della “obsoleta” flotta Itavia?* Tenuto conto di ciò che si era detto su di loro, immaginavamo che dopo pochi mesi li avremmo trovati parcheggiati nei desolati cimiteri degli aeroplani abbandonati, per essere cannibalizzati ed usati per ricavarne pezzi di ricambio. Ecco invece ciò che abbiamo scoperto.

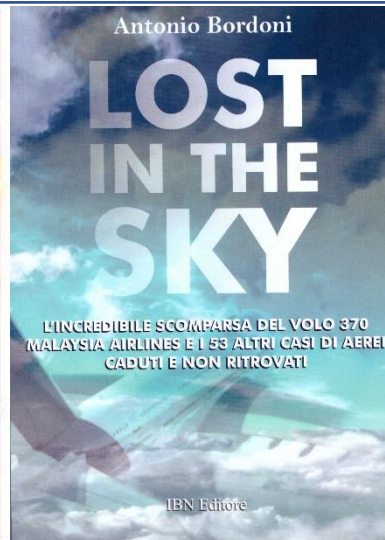
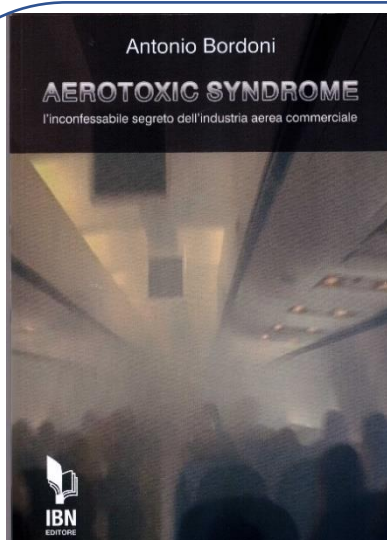
- I-TIGU. E' transitato per le flotte di altre **tre compagnie aeree** ed è rimasto in servizio fino al giugno del 2006.
- I-TIGA. Ha volato con i colori di altre **due compagnie aeree** ed è rimasto in servizio fino al settembre 2005.
- I-TIGE. Ha volato per altre due compagnie aeree, anch'esso è rimasto in servizio fino al settembre 2005.
- I-TIGB. Il cinque febbraio 1985 ha avuto un incidente in fase di decollo all'aeroporto di Philadelphia mentre operava per i colori della compagnia statunitense Airborne Express ed è stato cancellato dal registro aeronautico.
- N934F. Manteneva l'immatricolazione americana in quanto preso in leasing dal gennaio 1979 al novembre 1980. Dopo essere passato per due compagnie aeree è stato acquistato nell'ottobre 2012 da un vettore messicano e risulta ancora attivo.
- N932CE. E' rimasto in servizio fino al marzo 2020 presso diverse compagnie aeree.
- N94454. E' rimasto in servizio fino al dicembre 2019 presso diverse compagnie aeree.

Alla luce di questa sorprendente longevità di servizio dobbiamo purtroppo annotare come la maggior parte delle notizie fatte circolare all'indomani della sciagura di Ustica sulla vetustà dei velivoli Itavia, e quindi di quanto pericoloso fosse tenerli in volo, era assolutamente ingiustificata.

Indubbiamente i dibattiti che si tennero in Parlamento all'indomani della sciagura che portarono alla revoca della licenza di esercizio e alla sospensione dei voli che avvenne il 10 dicembre 1980, dovrebbero essere motivo di riflessione sul comportamento dei media all'indomani di una sciagura aerea.



Il DC9 della compagnia messicana Aeronaves TSM (XA-UQT) ancora oggi in servizio. L'aereo è stata fabbricato dalla Douglas nel 1967.



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

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	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	18 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
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21	Emergenza nel cielo afgano	19 agosto
NL48/21	Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto
NL49/21	Perdere pezzi al decollo	18 settembre
NL50/21	Un Near-Miss a Schiphol	23 settembre
NL51/21	L'incidente di Milano e l'Aviazione Generale	7 ottobre
NL52/21	Fatigue presente in due recenti incidenti	8 ottobre