

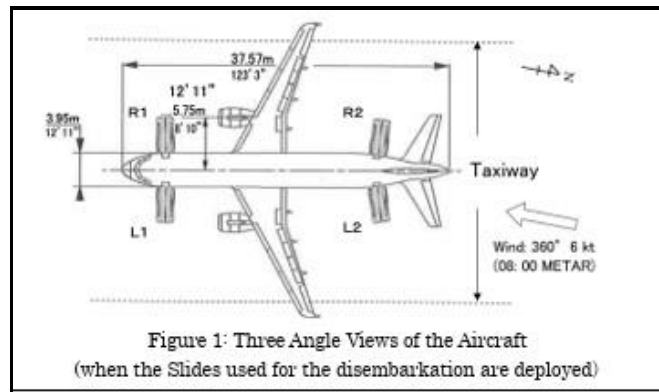
LA CORRETTA POSTURA IN CASO DI EVACUAZIONE CON SCIVOLI

Commentando un recente rapporto investigativo pubblicato dal Japan Transport Safety Board intendiamo fornire ai nostri lettori una utile indicazione circa la corretta postura da tenere nel caso di evacuazione dall'aereo via scivoli, augurando che non vi capiti un evento in cui essa sia necessaria, ovviamente.

Un Airbus A320-232, operato da Jetstar Japan Co. (1) era decollato dall'aeroporto internazionale di Tokyo Narita diretto verso l'aeroporto di Fukuoka, tuttavia, a causa di un allarme via radio riguardante la presunta presenza di una bomba a bordo il velivolo ha deviato dalla prevista rotta atterrando all'aeroporto di Chubu Centrair (RJCC). Dopo l'atterraggio avvenuto senza problemi a Chubu Centrair, durante lo sbarco dall'aereo utilizzando gli scivoli di evacuazione sulla pista di rullaggio, un passeggero riportava ferite gravi e quattro passeggeri ferite di lieve entità. A bordo del velivolo vi erano 142 persone (136+6).

Sull'incidente il 21 marzo di quest'anno il Japan Transport Safety Board (JTSB) ha pubblicato il rapporto investigativo finale. (2)

Dopo l'atterraggio dell'aereo sulla pista 36 dell'aeroporto di Chubu, l'Airbus si fermava sulla pista di rullaggio evitando di raggiungere l'aerostazione. Dopo l'arresto dell'aereo, il comandante ha ritenuto che i passeggeri dovessero essere sbarcati immediatamente e decideva di utilizzare gli scivoli di evacuazione. Pertanto ordinava ai membri dell'equipaggio di cabina di eseguire un'"evacuazione non urgente" utilizzando gli scivoli dopodiché il comandante comunicava anche ai passeggeri che sarebbe stata eseguita un'evacuazione tramite gli scivoli spiegando che era stata ricevuta una minaccia di bomba. Dopo l'annuncio, i quattro membri dell'equipaggio di cabina si posizionavano ciascuno presso una delle quattro porte (*vedi immagine che segue*) e attivavano gli scivoli. Immediatamente dopo, i passeggeri iniziavano a sbarcare e lo sbarco completo dall'aereo avveniva nel giro di cinque minuti dall'apertura delle porte.



Un passeggero di 67 anni sbarcato dall'aereo tramite l'uscita di poppa sinistra (L2) riportava però gravi ferite.

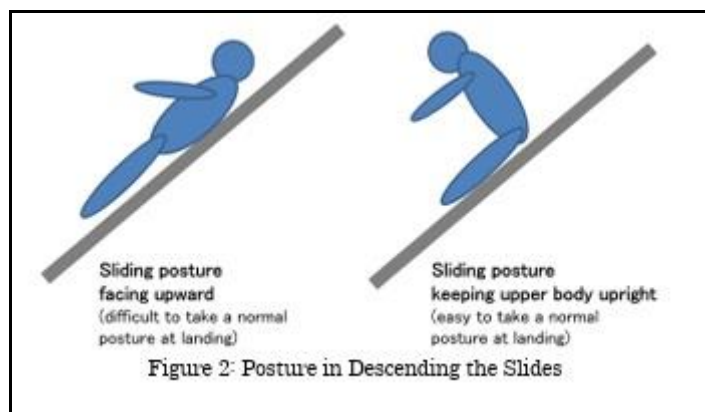
Da notare comunque che l'allarme si è rivelato inconsistente dal momento che a bordo del velivolo non veniva rinvenuto alcun ordigno esplosivo.

L'investigazione appurava che tutti gli scivoli di ogni uscita erano stati regolarmente dispiegati. Inoltre, durante gli sbarchi, essi non sono stati colpiti da raffiche di vento e non veniva osservata alcuna perdita di gas al loro interno. Nel controllo dettagliato degli scivoli condotto dopo l'incidente, venivano rinvenuti graffi ma non tali da impedirne il corretto utilizzo.

In caso di evacuazione di emergenza, i membri dell'equipaggio di cabina sono tenuti a istruire e chiamare i passeggeri che utilizzano gli scivoli avvertendoli di "Saltare sullo scivolo!", mentre in caso di evacuazione

non urgente, sono tenuti a istruire i passeggeri dicendo loro di *"Sedersi e scivolare!"* Ma gli investigatori hanno appurato che né la scheda informativa sulla sicurezza presente nei sedili dei passeggeri degli aerei gestiti dalla compagnia, né la dimostrazione di sicurezza pre-volo fornita ai passeggeri spiegava che esiste un metodo di sbarco chiamato "Evacuazione non urgente" mettendo in atto il quale i passeggeri devono sollevare la parte superiore del corpo quando scendevano dagli scivoli.

La questione è ben illustrata in questa immagine che segue la quale mostra a sinistra la postura sbagliata e a destra quella corretta, la quale permette a fine scivolata di usare mani e braccia per un arrivo "dolce".



Avverte il Rapporto di diversi incidenti già avvenuti in precedenti casi di evacuazione con scivoli durante i quali alcuni passeggeri avevano riportato lesioni alla parte bassa della schiena. Infatti, senza nessuno a terra presente ad aiutare chi scivola, si finisce sul terreno duro della pavimentazione aeroportuale procurando danni sia alle mani come alla parte bassa della schiena.

La conclusione del Rapporto precisa che la causa probabile di questo incidente risiede nel fatto che, durante un'evacuazione non di emergenza utilizzando gli scivoli, il passeggero infortunato sia sceso dallo scivolo in posizione supina, è atterrato con la parte bassa della schiena a terra riportando così gravi lesioni. È probabile che la posizione assunta dal passeggero sia da imputare al fatto che non erano presenti istruzioni di sicurezza su quale postura sicura assumere durante la fase di uscita facendo uso degli scivoli.

Il rapporto si concludeva affermando che è importante che i vettori aerei che gestiscono aeromobili dotati di scivoli informino i passeggeri della postura da assumere quando scendono dagli scivoli e chiedano ai passeggeri di prestare assistenza per aiutare gli altri passeggeri a terra. In merito il rapporto diramava le relative raccomandazioni ai vettori.

- 1) L'incidente è occorso il 7 gennaio 2013. L'aeromobile ha l'immatricolazione JA14JJ ed era il c/n 5695.
- 2) Il testo completo del Rapporto investigativo del JTSB è pubblicato nel nostro database sotto la sezione "Other Investigation Reports" alla data del 7 gennaio 2013.
- 3) JTSB Digests n. 26 * 3 pubblicato a dicembre 2017: "Lesioni subite nell'uso di scivoli di evacuazione durante un'evacuazione di emergenza". In questo Digest veniva appurato che le evacuazioni di emergenza utilizzando gli scivoli avevano avuto luogo in 14 eventi e risultavano passeggeri con lesioni in 13 eventi.

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
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti simili a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025

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



USTICA

il relitto parla

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it