

BARBE & SICUREZZA VOLO

L'argomento non è di quelli che vanno presi alla leggera: ne va della sicurezza del volo e dell'incolumità di coloro che sono a bordo di un velivolo, equipaggio e passeggeri. Stiamo parlando della battaglia sulle barbe dei piloti della compagnia Qantas. (1)



Partiamo da un dato di fatto poco noto al pubblico: incidenti a fronte dei quali passeggeri ed equipaggio sono costretti ad indossare le maschere ad ossigeno **non sono affatto rari** ed è risaputo che una barba incolta e poco curata potrebbe impedire alla maschera ad ossigeno di aderire perfettamente al lineamento del volto. In tal caso il fumo nocivo che si può formare a bordo, sia pur in quantità minima potrebbe venir inalato. Nel caso poi di chi ha la responsabilità di guidare l'aereo questo particolare potrebbe rivelarsi fatale.

Qui non si tratta -come abbiamo purtroppo letto- di essere una compagnia bacchettona, *old style* o una compagnia al passo con i tempi e con la moda che cambia. Il problema non va impostato su tali argomenti e prese di posizione. Un vettore aereo deve innanzitutto assicurare la sicurezza dei suoi voli e l'incolumità dei suoi passeggeri. Siamo fermamente convinti che il dibattito in corso più che accentrarsi sull'aspetto del permettere o non permettere, non possa eludere l'aspetto della safety. Mettiamola così: stiamo parlando di galateo aziendale, ed ogni datore, ogni azienda ha il dovere di far sì che l'abbigliamento e la cura del corpo dei suoi dipendenti non mettano a rischio lo svolgimento dell'attività aziendale.

Quanto sta avvenendo in merito alla notizia che la Qantas e le compagnie da lei controllate non permettono ai suoi piloti di entrare in servizio con barbe non curate, e le polemiche che sono seguite, ci fanno tornare in mente i dibattiti e le prese di posizione degli equipaggi che in non pochi paesi del mondo erano contrari all'installazione a bordo -all'interno della cabina di pilotaggio- dei registratori che avrebbero permesso in caso di incidente di svolgere indagini per capire cosa poteva essere successo. In quella occasione si parlò di privacy violata e questioni del genere, ma alla fine, sia pur prendendo le opportune misure di cautela, il CVR Cockpit Voice Recorder si è rivelato uno strumento fondamentale nel capire le dinamiche di molti incidenti. Paradossalmente vogliamo ricordare che fu proprio l'Australia ad adottare, primo paese al mondo, l'uso del registratore di cabina. (2)

Quindi vuoi fare il pilota? Ebbene non crediamo che l'imposizione di un regolamento aziendale che ti dice che la barba la puoi portare ma non deve eccedere i 5 millimetri (3) sia un gran problema, altrimenti nessuno ti obbliga a fare questo mestiere.

(1) Immagine tratta da: <https://australianaviation.com.au/2025/08/pilots-take-on-qantas-in-beard-ban-battle/>

(2) L'installazione fu resa obbligatoria a seguito dell'incidente avvenuto al volo 538 della Trans Australia Airlines allorché il 10 giugno 1960 un Fokker 28 precipitò causando la morte di tutti i 29 occupanti a bordo.

(3) I cinque millimetri è la regola adottata da molte compagnie aeree, ma teniamo a precisare che non esiste un regolamento internazionale in merito.

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
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025

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