

Storicamente, l'aviazione ha l'incubo del fuoco in ogni sua attività. Il problema principale è quello dell'incendio a bordo durante il volo, e a tutt'oggi non possiamo dire di essere totalmente al sicuro da questa insidia.

Anche le severe norme antifumo negli aeroporti sono il retaggio storico di un flagello mai definitivamente messo sotto controllo, ma sono alcuni drammatici incidenti avvenuti negli ultimi mesi ad aver prodotto interessanti osservazioni e raccomandazioni degli enti di controllo e delle autorità aeronautiche che vigilano sulla sicurezza dei traffici aeronautici.

Le misure di prevenzione riguardano la tipologia delle merci trasportate, anche nel bagaglio a mano dei passeggeri, il modo nel quale vengono riposte all'interno dell'aereo, tutte le procedure possibili per evitare l'innescò di un incendio, l'estinzione dello stesso in caso ci sia un inizio di fuoco, le procedure per evitare che un incendio vada fuori controllo dopo l'innescò.

Le indagini che si eseguono dopo gravi incidenti aiutano a modificare procedure e sistemi ed arrivano fino alla modifica della struttura degli aerei. Per esempio dopo l'incidente del volo South African Airways 295 del 28 novembre 1987 si decretò l'inizio della fine dei cosiddetti voli combi, cioè i voli combinati merci-passeggeri. E dire che fino ad allora non c'era mai stato un episodio di fuoco riguardante quella tipologia di aerei.

Un altro incidente che ha costituito un punto di svolta nelle misure di prevenzione degli incendi a bordo fu quello del volo Swissair 111 del 2 settembre 1998, le indagini su questo volo portarono al cambiamento di alcune procedure e soprattutto alla sostituzione dei materiali isolanti usati per alcuni cablaggi (gli impianti elettrici presenti all'interno degli aerei). Vennero anche modificate le norme di certificazione sia dei materiali che delle procedure antincendio.

Le norme di certificazione sono gli esperimenti che compiono sia le imprese che costruiscono gli aerei che le istituzioni pubbliche addette alla prevenzione degli incidenti aeronautici, questi esperimenti effettuati in laboratorio od in appositi voli sperimentali hanno lo scopo di ammettere al servizio commerciale i vari tipi di aereo secondo precise norme di impiego, una sorta di manuale delle istruzioni per l'uso, con la certificazione dei vari Stati. Naturalmente il modo in cui vengono effettuati tali esperimenti poi determina il modo di costruire ed impiegare i vari tipi di aereo. E' per questo che quando a seguito di indagini sui disastri si scopre una debolezza, soprattutto sui materiali, si cambia anche il modo di sperimentarli prima dell'immissione in servizio dei vari modelli. Per il volo SA 295 si verificò che il sistema usato per sperimentare il fuoco a bordo, cioè l'uso di balle di tabacco a cui veniva appiccato il fuoco, non corrispondeva a quanto poi effettivamente accaduto in quell'incidente.

I materiali trasportabili sono l'altra categoria a cui viene dedicata particolare attenzione, cito gli alcoolici, per fare un esempio, severamente limitati nelle quantità a causa della loro elevata infiammabilità.

Fuoco a bordo

Scritto da Franco Di Antonio

Attualmente paiono esposti in maggior misura al rischio di incendio i voli merci detti "tutto cargo" o in inglese "All-Cargo", ovviamente questa tipologia di trasporto, proprio per il fatto di essere riservata al solo trasporto di merci, accetta una maggiore dose di potenziali rischi.

Per esempio trasportare automobili significa avere a bordo un certo quantitativo di materiale altamente infiammabile come olio, carburante, batterie ecc. mai completamente eliminabile dai vari mezzi.

(17 gennaio 2011)