

Eravamo stati facili profeti: le statistiche di sicurezza del volo, pur importanti come tutto ciò che attiene alla sicurezza del volo, hanno sempre un valore relativo, soprattutto se l'arco temporale che coprono è tutto sommato abbastanza limitato. E quando si parla di incidenti e vittime, un solo anno non può sicuramente fare testo.

Quello che gli esperti ritengono infatti più significativo è il trend globale sui 5 (o addirittura sui 10) e tenendo in conto non solo gli incidenti più gravi, quelli che comportano il danneggiamento grave o la distruzione del velivolo e la perdita di vite umane (accident), ma anche quelli che si sono conclusi con danni riparabili e senza vittime (incident), e addirittura quelli che sono solo stati sfiorati.

E se il 2017 si era concluso con un lusinghiero “zero vittime” per i voli di compagnie operanti aerei di linea da cinquanta posti in su con un costo totale, in termini di vite umane, di solo sei decessi, ecco che il 2018 appena concluso ci riporta su cifre purtroppo più congruenti con i risultati degli anni precedenti.

Ha cominciato un [B-737 di Saratov Airlines](#), che l'11 febbraio è precipitato poco dopo il decollo da Mosca Domodedovo a causa dell'otturazione dei tubi di Pitot, il cui sistema antighiaccio era stato lasciato spento dai piloti: 71 morti.

Una settimana dopo è stata la volta di un ATR-42 di [Iran Aseman](#), che durante l'avvicinamento in condizioni meteo avverse all'aeroporto di Yasuj ha impattato il crinale di una montagna causando la morte di tutte le 66 persone a bordo.

Il 12 marzo a Kathmandu un DHC-8 di Bangla Airlines è finito fuori pista dopo una manovra di atterraggio a dir poco caotica, uccidendo 51 dei 71 occupanti.

Il 17 aprile un B-737 di Southwest Airlines in volo tra New York e Dallas ha subito l'esplosione di un motore e la susseguente rottura di un finestrino: un uomo, quasi risucchiato fuori dalla perdita di pressurizzazione, è morto in seguito alle ferite riportate.

Ancora un mese, e il 18 maggio a L'Avana un altro B-737, stavolta della compagnia messicana Damojh, precipita appena dopo il decollo: una sola sopravvissuta tra i 113 presenti a bordo.

Ancora un B-737 protagonista a Chuuk, in Micronesia, dove una manovra di atterraggio sbagliata ha portato l'aereo a posarsi in una zona paludosa a poche decine di metri dall'inizio della pista: nelle operazioni di evacuazione una persona è morta.

Il più grave di tutti è l'incidente avvenuto il 29 ottobre a Jakarta: 189 morti a bordo di un [B-737 della LionAir](#) sfuggito al controllo dei suoi piloti (per ragioni delle quali ci stiamo occupando in altri articoli)

durante la manovra di retrazione dei flap, e finito nelle acque del Mar di Giava.

Concludono questa triste lista i morti di Georgetown (uscita di pista in atterraggio a seguito di avaria), Nyabini, Kenya (un executive Cessna 208 finito contro una montagna) e Yirol, Sudan (L-410 finito nel fiume durante un atterraggio in visibilità ridotta).

Il conto (salato) è di 502 morti in 10 incidenti, di cui 8 avvenuti in operazioni commerciali di linea e 2 durante voli charter.

Un anno dunque con risultati nettamente in controtendenza [rispetto a quanto visto nel 2017](#) . E non può in alcun modo essere alleviata la pesantezza di questo bilancio dal fatto che gli incidenti più gravi hanno riguardato linee interne di paesi la cui aderenza agli standard di sicurezza internazionale è già da anni al centro delle preoccupazioni dell'ICAO e degli altri enti internazionali.

Tanto più che, e torneremo ad occuparcene, l'esame del volo LionAir 610 induce ad un certo allarmato pessimismo per quello che riguarda certe nuove tendenze progettistiche e addestrative... e questo non riguarda solo i paesi aeronauticamente arretrati o, come eufemisticamente piace chiamarli, emergenti.

*(8 gennaio 2019)*