

UNA TRAGEDIA AMERICANA

Questa è la prima delle due parti nelle quali abbiamo suddiviso la traduzione della **Introduction** del best seller **Flying blind, flying safe**, pubblicato nel 1997 negli Stati Uniti, di cui fu autrice **Mary Schiavo**, Inspector General dell'US Department of Transportation dal 1990 al 1996.

Per darvi un'idea della mole del libro esso è costituito da 400 pagine in formato pocket e l'**Introduction** che riguarda la vicenda della Valujet occupa le prime 30 pagine.

Abbiamo già tradotto **the Valujet tragedy** e l'abbiamo inserita nel capitolo Analisi di Incidenti del nostro libro **La Strategia del Margine** per documentare un accostamento "politico" e non solo tecnico alla determinazione delle cause e delle responsabilità dei disastri aerei.

Questi sono alcuni commenti apparsi dopo l'uscita del libro di Mary Schiavo.

The Washington Post April 27, 1997

«[Schiavo's] book definitely lives up to its jacket cover promise to tell you everything you need to know to travel safer by air...If yo fly a lot, or even a little, you ought to take a look at [this] book...She is able to recognize problem areas that most people overlook...Passenger should have this kind of safety information.»

San Diego Union-Tribune

«Mary Schiavo has disturbing things to say...Her candid evaluation of the Federal Aviation Administration, airport security, and air traffic controllers will give even the occasional flier some apprehension. Still, it should be read...Unlike some whistle-blower books that bitterly point fingers and shout accusations, Schiavo offers documentation and substantiation for her claims...She offers suggestions to flying passengers to make their air travel safer.»

The New York Times

«Mary Schiavo was not a conventional government watchdog. For one thing, she barked. Most other federal internal police officers are content to audit and report quietly to their superiors about small irregularities. Ms. Schiavo, a former prosecutor who freely acknowledged, "I love the hunt," preferred to make noise, especially about the FAA...She has been a force for safer skies.»

Consigliamo vivamente l'acquisto del libro di **Mary Schiavo** a chiunque voglia farsi ben più di un'idea sul «potere dell'aviazione» nel contesto finanziario, economico e politico mondiale.

Il libro può essere ordinato su Amazon [<http://www.amazon.com>] dal momento che in Italia non è reperibile nemmeno nelle librerie specializzate.

La difficoltà, o meglio l'impossibilità, di realizzare un'adeguata diffusione di libri del genere nel nostro paese costituisce un handicap e un **gap culturale** insormontabile e non vale molto la considerazione che questi libri riguardano un settore particolare di modesto interesse per il vasto pubblico. In realtà essi interessano un pubblico vastissimo perché riguardano il **diritto alla mobilità nel massimo rispetto e salvaguardia dell'incolumità degli utenti del servizio di trasporto**.

E' grottesco che l'eco dello scandalo delle **parti di ricambio d'aeromobile contraffatte** si sia immediatamente attenuato e che l'argomento sia totalmente assente negli approfondimenti che trattano gli anchor-men delle tv nazionali. Eppure si tratta di un attentato micidiale nei confronti dell'economia nazionale che vede già il trasporto aereo in grosse difficoltà per una serie infinita di ragioni. Quest'ultima potrebbe dargli un colpo dal quale difficilmente potrebbe risollevarsi ed è al tempo stesso una ulteriore perdita dell'immagine dell'Italia come paese aeronauticamente affidabile.

L'analfabetismo degli utenti del trasporto aereo è abbastanza diffuso in ogni parte del mondo ma nei paesi di lingua inglese, o nei quali l'inglese è una seconda lingua più che consolidata, la gente è facilitata nell'essere messa in condizione di capire e nell'accedere a notizie che vengono dalle fonti senza intermediazioni linguistiche che sovvertono i significati.

Sotto questo aspetto, tranne alcune eccezioni di professionisti dell'informazione che hanno l'accortezza di rivolgersi ad esperti per confezionare intermediazioni corrette, la maggior parte

dei commentatori cedono all'allarmismo o si mantengono su accenni superficiali inutilmente tranquillizzanti (alcuni di questi con un debole per le "veline") ed in entrambi i casi fanno un pessimo servizio all'informazione e alla diffusione di corrette consapevolezze sull'aviazione e sul trasporto aereo.

Anche per questo abbiamo scritto in fondo alla pagina **Perché questo sito** <http://www.airmanshiponline.com/01-Perch%E9%20uno%20spazio%20web.htm>

la precisazione riguardante l'uso che consigliamo di fare di quanto proponiamo.

In ogni caso la proposta della storia della HCC (High Competitive Carrier) Valujet potrebbe servire a far capire molte cose e a suscitare molte riflessioni in molte più persone di quante ne potremmo raggiungere con i nostri (a volte troppo lunghi) discorsi tecnici e gli (a volte ermetici) riferimenti normativi.

LA TRAGEDIA DELLA VALUJET

(da: *Flying blind, flying safe*, di Mary Schiavo)

Quando ci fu il primo campanello d'allarme sulla compagnia Valujet, non pensavo affatto alle compagnie aeree. All'inizio del febbraio 1996, la mia scrivania, di solito sommersa di documenti governativi, era piena di raccoglitori che contenevano relazioni di ispezioni nei maggiori aeroporti del paese riguardanti l'argomento "security".

In qualità di Ispettore Generale del Dipartimento dei Trasporti (DOT) avevo disposto delle verifiche sulla protezione degli aeroporti da atti di sabotaggio e terrorismo. Ora i risultati, poco confortanti, erano dinnanzi a me. Gruppi di ispettori del mio ufficio e dell'Amministrazione Federale dell'Aviazione (FAA), viaggiando come passeggeri, avevano assunto comportamenti ed atteggiamenti sospetti come se nascondessero armi o esplosivi, muovendosi in varie zone dell'aeroporto e a bordo degli aeromobili ed erano passati completamente inosservati.

Benché non fossi del tutto sorpresa, nel 1993 avevamo avuto risultati peggiori, ero scoraggiata dal fatto che in tre anni i responsabili di compagnie ed aeroporti avessero fatto così poco per migliorare.

Ero alle prese con la scrittura del resoconto di questa situazione quando squillò il telefono.

Nel rispondere continuavo a pensare alla relazione quando fui richiamata alla realtà dalla voce di una giornalista che si interessava di aviazione e che spesso mi poneva delle questioni riguardanti la FAA. Stavolta non iniziò con una domanda.

"La Valujet ne ha appena avuto un altro."

Era Elizabeth Marchak, reporter del *Cleveland Plain Dealer*. Non c'era bisogno che mi spiegasse e aggiunse: "Che cosa sta facendo per questo la FAA?"

Sospirando, provai una ormai familiare sensazione di disappunto e frustrazione.

La Valujet era una piccola compagnia aerea *discount* che aveva acquisito popolarità ed era cresciuta enormemente in circa un paio d'anni, ma aveva creato diversi problemi in materia di rispetto delle norme. Presi dei fogli e mi accinsi a prender nota. Che cosa era accaduto stavolta?

Aveva ceduto il carrello di un aeromobile in atterraggio a Nashville, lo stesso aereo aveva avuto un analogo incidente nel mese di dicembre. Questa volta, quando l'aereo aveva toccato la pista, il carrello di destra aveva ceduto, il ventre della fusoliera aveva strisciato sulla pista e l'equipaggio era stato in grado di controllare l'aeromobile ed evitare l'uscita di pista.

Che cosa intendeva fare la FAA, ripeté Elizabeth Marchak.

"Non lo so", risposi, "Ma so che cosa farò io!"

Nonostante fossero passati cinque anni dall'inizio del mio incarico come Ispettore Generale al DOT, la notizia di un disastro aereo mi snervava profondamente. Con costernazione pensai di dover iniziare ad ammettere che un certo numero di incidenti era inevitabile. Mentre posavo il telefono mi chiesi se fosse solo una questione di tempo prima di un nuovo disastro. Dimenticai ad un tratto la relazione sulle ispezioni di security.

La Valujet aveva una lista di incidenti rilevanti e gravi accaduti nell'anno trascorso, compreso un incendio a bordo di un aereo che aveva ferito, terrorizzato e scosso i passeggeri. Nessuno era rimasto ucciso.

Anche quest'ultimo incidente di Nashville non aveva ucciso nessuno ma mi aveva comunque terrorizzato. Presi di nuovo il telefono e chiamai tre dei miei più stretti collaboratori.

Uno dei miei sostituti, Mario A. Lauro Jr, da alcuni mesi aveva iniziato a lanciare avvertimenti sulla Valujet. Adesso era evidente che gli incidenti non cessavano, che alla Valujet non avevano preso provvedimenti per correggere ciò che non andava. Il comune buon senso indicava che la Valujet stava andando incontro ad un disastro peggiore di quelli che aveva subito.

L'esperienza di cinque anni di contatti con la FAA mi diceva che l'Ente Federale non avrebbe probabilmente fatto nulla per impedirlo. Sicuramente alla FAA, l'unico ente governativo avente autorità di sorveglianza sull'industria dell'aviazione, conoscevano tutto ciò che era noto al mio ufficio sui problemi della Valujet.

D'altra parte dovevano conoscere molto di più dato che gli ispettori FAA avevano accesso agli aerei, agli hangars, alle registrazioni delle operazioni di manutenzione e agli uffici del management della Valujet. Quindi che cosa faceva la FAA?

Nella funzione di Ispettore Generale dei Trasporti, avevo il compito di sorvegliare le attività della FAA e dello stesso Dipartimento dei Trasporti. Non avevo alcuna autorità sulle avioilinee. Potevo verificare come venivano realizzate in pratica le norme di sicurezza e fare raccomandazioni, ma il mio ufficio non poteva emettere o imporre nuove norme all'industria aviatoria. Solo la FAA ed il Segretario dei Trasporti, per il potere conferito loro dagli statuti federali, avevano tale autorità. Il mio ufficio doveva vigilare sulla FAA che, a sua volta doveva vigilare sulle avioilinee. Questo ruolo dell'Ente Federale poteva avere, però, due interpretazioni. Fare in modo che le avioilinee operassero in sicurezza ad ogni costo o proteggerle da qualsiasi contrasto o critica.

In cinque anni avevo constatato che alla FAA privilegiavano la promozione dell'industria dell'aviazione secondo quanto stabilito nel Federal Aviation Act. La sicurezza era altrettanto importante ma in tale statuto non era spiegato in che modo la FAA potesse conciliare questo duplice mandato. All'interno dell'Ente Federale, pochi ritenevano che ci fosse conflitto tra questi obiettivi. Da quando era stata creata nel 1950, la FAA è stata diretta da uomini esperti in molti campi dell'aviazione, ex piloti militari, ed ex dirigenti di case costruttrici o di aerolinee. Essi provenivano da una cultura che privilegia l'indipendenza e l'iniziativa.

Le norme governative, anche se erano per la sicurezza, erano viste come poco più di una interferenza.

Non ebbi bisogno di approfondire come venisse considerata la Valujet. Nel Programma (Strategic Plan) del 1996, la FAA aveva dichiarato che la compagnia costituiva un modello che doveva essere emulato da altri, anche dalla stessa FAA.

Con un selvaggio successo iniziale, l'aerolinea sembrava raffigurare il futuro della moderna aviazione. La FAA aveva appoggiato i propositi di un affare che sembrava

vincente ed era restia ad emettere restrizioni che potessero condizionarne la crescita.

Ciò che vidi, invece, era una compagnia con evidenti problemi su cui l'Ente Federale esercitava una supervisione insufficiente. La combinazione avrebbe potuto essere fatale.

Avevo lavorato con Ray DeCarli e Larry Weintrob, due dei miei attuali collaboratori, fin dall'inizio del mio incarico al DOT. Il mio vice, Mario Lauro Jr, era un uomo alto e affabile, un professionista che nelle nostre riunioni prendeva in considerazione tutti gli aspetti di una faccenda. Egli mi aveva seguito dal Dipartimento del Lavoro all'Ufficio dell'Ispettore Generale fin dal 1991.

Mentre ero in attesa della conferma del Congresso al mio incarico di Ispettore Generale, il mio staff composto da queste persone ebbe modo di sentire i miei progetti per l'Ufficio.

Prima di tutto volevo esaminare la sicurezza dell'aviazione, poi quella della Federal Rail, l'ente supervisore del sistema ferroviario. Sapevo che per risparmiare sulle ispezioni, gli ispettori dell'Ente controllavano i treni, considerando un solo lato delle carrozze.

Ero interessata anche ai ponti. Ricordavo che il Ponte di Brooklyn era stato edificato con materiali di qualità scadente e che aveva dovuto essere rinforzato. Infine ero interessata al pericolo per la sicurezza costituito dai guardrails, mal costruiti o male installati sulle autostrade.

Avevo giurisdizione in tutte queste aree del sistema trasporti. Ciò significava che potevo esaminare se la sicurezza era realmente rispettata o se il denaro e gli sforzi dei programmi governativi erano semplicemente sprecati.

Appena iniziai il lavoro, la sicurezza in aviazione divenne l'interesse primario. Un congruo numero di investigazioni mi permise di scrivere molti rapporti. Ognuno di essi conteneva raccomandazioni per migliorare la sicurezza. Ognuno era una lezione ed un modo per intervenire sulle criticità della FAA.

Ma fu Ray DeCarli, Assistente dell'Ispettore Generale per le Verifiche Ispettive, che mi fornì il primo ammaestramento. Dopo solo qualche settimana nel mio nuovo incarico, dissi a DeCarli che mi era stato chiesto di investigare su accuse di interferenza da parte della FAA in un procedimento contro la Eastern Airlines per falso nelle registrazioni della manutenzione degli aerei. Uno dei miei primi lavori dopo gli studi di legge era stato quello di Procuratore Federale ed avevo familiarità con investigazioni criminali e con l'attività dell'FBI. Quindi fui animata da questa nuova attività investigativa e i problemi di sicurezza emersi a carico della Eastern Airline risultarono critici.

Dissi ai miei nuovi collaboratori di attendersi altri incarichi di questo genere: come nuovo Ispettore Generale volevo realizzare attivamente, come priorità per il nostro Ufficio, la sicurezza delle operazioni in aviazione. DeCarli intervenne cautamente per avvisarmi: "L'Ispettore Generale che ti ha preceduto non si era occupato mai di sicurezza. Le verifiche riguardavano essenzialmente come la FAA spendeva i suoi soldi e se applicava le norme relative al suo personale, ma una verifica di come l'Ente Federale applicava la sicurezza non era mai stata eseguita". "Perché no?" Replicai incredula. "Se non toccate l'argomento sicurezza, che senso hanno le verifiche?"

Nei cinque anni che seguirono, ci immergemmo in ogni aspetto della sicurezza, investigando, verificando e ispezionando le attività che per decenni erano state lasciate gestire completamente alla FAA, secondo il modo di vedere di chi la dirigeva. In quasi ogni area esaminammo i metodi usati dalla FAA per ispezionare

aerei e compagnie aeree, per supervisionare la fabbricazione di parti d'aereo, per esaminare i tecnici delle aerolinee, per rielaborare elementi critici del sistema di controllo del traffico aereo, per assicurare la sorveglianza negli aeroporti, per certificare nuovi progetti d'aeromobili e trovammo delle falle preoccupanti nella competenza, nell'approfondimento e nei giudizi dell'Ente.

Pervenni gradualmente ad una conclusione scoraggiante. L'Ente Federale era il nemico di sé stesso. Era troppo vicino agli interessi del mondo aeronautico per vedere con chiarezza i compiti che istituzionalmente doveva svolgere. Col passar del tempo mi stavo abituando alle numerose carenze di sicurezza che ripetutamente si stavano evidenziando.

Fu una circostanza personale, in cui temetti di perdere la vita, che mi fece vincere la riluttanza a continuare quella lotta che avevo voluto intraprendere poco più di un anno prima.

Nel 1992, giusto due giorni prima delle elezioni presidenziali, ebbi un malore mentre ero al lavoro, a causa di una gravissima emorragia interna. Avevo subito un intervento chirurgico solo due settimane prima e qualcosa, nella convalescenza, non era andato per il verso giusto. Non mi sentivo bene affatto quel mattino di novembre e intorno a mezzogiorno svenni nel mio ufficio. Chiamarono d'urgenza un'ambulanza e i medici rilevarono una pressione arteriosa di 60 su 20. Fui immediatamente portata al più vicino ospedale. Mentre mi portavano fuori del Dipartimento dei Trasporti sulla barella, verso l'ambulanza, una leggera pioggia sul viso mi diede un attimo di consapevolezza e colsi le espressioni dei miei amici e collaboratori. "La perderemo". Più tardi, quando iniziai a ristabilirmi, seppi che avevo perso metà di tutto il mio sangue in quell'emorragia interna. Ci volle oltre un mese per rimettermi e in tutto quel periodo pensai a quanto è tenue il legame con la vita. Allora decisi. "Ogni cosa che farò d'ora in poi dovrà essere diversa dal passato. Non mi importa di che cosa altri ne possano pensare".

Ricordai anche la preoccupazione per la mia famiglia in quei minuti nell'ambulanza. Pensai alle molte cose lasciate incompiute e pregai. In seguito, quando avrei udito di un disastro aereo, mi sarei domandata quali potessero essere i pensieri dei terrorizzati passeggeri in quei momenti.

Così quella mattina di febbraio, mentre meditavo sul preoccupante tasso di incidenti della ValuJet, sapevo che il mio ufficio doveva fare qualcosa. La FAA non era in grado di intervenire.

Radunai i miei collaboratori per aggiornarli sull'ennesimo incidente in atterraggio.

"Mandiamo qualcuno giù ad Atlanta per riuscire a cavar fuori qualcosa sulla ValuJet", dissi, con un certo timore. "C'è qualcosa che non va e dobbiamo trovare di che cosa si tratta prima che qualcuno ci lasci la pelle."

Il giorno seguente, Weintrob e altri due funzionari dell'ufficio dell'Ispettore Generale entrarono nella sede della FAA di Atlanta e furono accolti con atteggiamento piuttosto seccato dagli ispettori che vi lavoravano.

Purtroppo ci sarebbero voluti i 110 morti a bordo dell'aereo ValuJet che sarebbe precipitato in fiamme nelle paludi dell'Everglades qualche mese dopo, in Florida, e inabissato nel fango per rendere evidenti debolezze croniche in seno all'Ente Federale.

Centodieci persone che non seppero mai che cosa aveva provocato l'incendio che li uccise. All'inizio anche gli investigatori del National Transportation Safety Board non poterono identificare le cause del disastro. Ma la tragedia mise in evidenza che alla FAA sapevano da tempo che la ValuJet era predisposta ad un evento disastroso, che la manutenzione era fatta a tirar via, che la compagnia aveva un tasso di incidenti

14 volte superiore ad altri operatori dello stesso livello, che i suoi managers non erano regolarmente iscritti alla Associazione di categoria e che gli ispettori della FAA, che avevano avuto il compito di valutarla, ritenevano che avrebbe dovuto essere chiusa mesi prima del disastro dell'Everglades.

Ma tutto questo avvenne in seguito; in quel momento i miei collaboratori ed io potevamo solo dire che Valujet sembrava significare guai a venire.

Valujet rappresentava la storia di un successo fenomenale. In appena tre anni era balzata dai due aerei per otto voli tra Atlanta, Jacksonville, Orlando e Tampa, ai 51 aerei operanti su 320 itinerari.

Fondata nel 1993, aveva visto salire vertiginosamente i ricavi a 368 milioni di dollari nel 1995. Gli investitori originari che avevano sborsato 200.000 dollari per far decollare la compagnia, sedevano ora su un capitale di 20 milioni di dollari. *In soli tre anni!* I viaggiatori preferivano la Valujet perché costava poco e costringeva altre avioilinee ad offrire prezzi competitivi. La Valujet teneva bassi i prezzi eliminando i pasti, la prenotazione dei posti, la stampa dei biglietti ed i suoi dirigenti non usufruivano di fringe benefits. I piloti con funzione di comandante potevano arrivare ad una cifra di 42.000 dollari l'anno, i tecnici di volo arrivavano a 28.000 dollari e gli assistenti di volo a circa 14.000 dollari.

Ma i piloti venivano pagati solo per i voli che venivano completati a destinazione, nel rispetto d'una politica che incoraggiava a volare in ogni caso piuttosto che ritardare o cancellare il volo per inefficienze tecniche o per cattivo tempo.

I bonus di fine anno avrebbero dovuto compensare i bassi stipendi, ma erano legati ai profitti effettivi. La Valujet aveva comprato a poco prezzo aerei usati o ricondizionati - nove dalla Turkish Airlines, dieci dalla SAS, diciotto dalla McDonnell Douglas (che erano appartenuti alla Delta Airlines) e altri dieci da diversi fornitori. Furono comprati cinque motori di scorta e circa 4000 pezzi vari dalla compagnia turca.

Tutta la manutenzione era affidata a terzi, consentendo di risparmiare su costose installazioni di manutenzione e su meccanici propri. In tal modo la Valujet poteva effettuare grossi risparmi di capitale, disporre di grosse riserve di contante e offrire enormi sconti sulle tariffe.

Ci furono molte compagnie sorte dal nulla come la Valujet negli anni della deregulation, cioè negli anni '80 e '90. Magre e affamate, rappresentarono una nuova razza di aerolinea, come la People Express, la Northeastern Airlines e l'Air Florida.

Nuovi operatori che spazzavano il ciarpame e i ripostigli dell'aviazione di mezzo mondo in cerca di aerei e parti di ricambio, affidando ad altri la manutenzione, ovviamente a chi la offriva a più basso costo.

Questi *discount operators* offrivano voli a prezzi stracciati ad un numero apparentemente senza fine di gente che voleva volare. Molte di queste compagnie erano sorte e scomparse in pochi anni dal loro primo volo. Seppi che Lewis Jordan, il presidente della Valujet, amava dire che i suoi prezzi consentivano di volare anche a chi aveva mezzi modesti.

Faceva riferimento a statistiche pubblicate dal Dipartimento dei Trasporti in un opuscolo promozionale delle compagnie aeree con tariffe basse, da cui risultava che un passeggero su sette volava solo per gli sconti. La competizione tra questi operatori contribuì a comprimere verso il basso le tariffe in generale, consentendo agli utenti un risparmio di 6,3 miliardi di dollari nel 1995.

Pertanto, secondo i suoi proprietari, la Valujet era un servizio importante per studenti, anziani, famiglie con bambini e piccoli imprenditori che si spostavano frequentemente.

Era anche un filone d'oro. All'inizio del 1996, la Valujet aveva centinaia di milioni di dollari di riserve in contante. Il suo Amministratore Delegato, Lawrence Priddy, dichiarò a *Business Week* che "tutti gli altri operatori che iniziano vorrebbero diventare un'altra United o Delta o American. Noi vogliamo solo diventare ricchi".

La Valujet non aveva remore a cambiare i propri dipendenti da un giorno all'altro.

I piloti dovevano pagarsi le loro divise e, cosa più importante, dovevano pagarsi il loro addestramento!

Il *Wall Street Journal* riferì che Jordan aveva dichiarato "non c'è arma in grado di farci concedere una paga base più alta" agli assistenti di volo.

Jordan era la quintessenza dell'industriale d'aviazione. Era stato pilota e dirigente della Continental quando questa era stata acquisita dalla Eastern Airlines di Frank Lorenzo.

Durante i miei anni come Ispettore Generale avevo incontrato decine di leaders dell'industria come lui, alla Boeing, nelle avioilinee, nell'aviazione militare, nei complessi governativi dove avevo lavorato. Si trattava sempre di uomini che appartenevano ad una confraternita di aviatori di lunga data. Alcuni erano riuniti in un club esclusivo denominato "Conquerors of the Sky" [I Conquistatori del Cielo]. La carriera, le abilità tecniche, gli hobby e la passione erano per questi uomini un sistema di vita.

Personalmente ero cresciuta tra i piloti in Ohio, in una casa non lontana da dove erano nati Orville e Wilbur Wright e dove fu concepita l'idea di una macchina volante.

A diciotto anni presi il brevetto alla Scuola d'Aviazione dell'Università dell'Ohio, in un piccolo Beechcraft Musketeer, che non si scostava poi molto dal disegno perfezionato della macchina dei fratelli Wright.

Passarono gli anni e dopo gli studi di legge, dopo una precoce carriera come procuratore a Kansas City, ebbi un incarico presso la Casa Bianca che mi portò ad assumere il ruolo di Assistente al Segretario al Lavoro, Elizabeth Dole.

Infine giunse l'incarico al Dipartimento dei Trasporti. Era il 1990 e il mio brevetto di volo si era ricoperto di polvere. Sapevo da tempo che la mia vista era fuori dai valori richiesti per fare il pilota di linea aerea e la famiglia e il lavoro non mi lasciavano il tempo per raggiungere un aeroporto dove noleggiare un aereo per qualche ora di volo.

Ma il volo costituiva ancora un forte richiamo.

Finalmente potevo combinare il mio lavoro con il mio interesse per l'aviazione.

Incontrai gente che parlava un linguaggio familiare ma mi resi conto di essere entrata in contatto con un aspetto dell'aviazione che ignoravo. Il *business* del volo.

Il volo è al centro di una potente e ricca industria di compagnie che valgono miliardi di dollari. Questi giganti impiegano decine di migliaia di persone e condizionano l'economia di intere città, comprano prodotti e forniture da migliaia di imprese minori e importano enormi quantità di denaro negli Stati Uniti. I loro laboratori di ricerca pongono gli Stati Uniti sul fronte avanzato della tecnologia dell'aviazione, e della tecnologia spaziale e militare. Il loro mercato può soddisfare ogni giorno milioni di clienti, può adattarsi all'incremento della domanda, essere al passo con le

tendenze in modo che gli Americani possano godere di una libertà di movimento che i nostri nonni non avrebbero neppure immaginato.

La Valujet era un astro in questo universo, ma da quando Weintrob raggiunse Atlanta divenne presto evidente che un esame più approfondito di questo fenomeno era già in ritardo di diverso tempo.

C'era una gran quantità di sintomi che la Valujet era erosa dal suo stesso successo e i suoi dirigenti non erano in grado di gestirlo. Questo aveva già allarmato altri esperti in possesso di abilità e conoscenze molto più grandi di quelle che potevamo avere io o i miei collaboratori.

Ad esempio, nel 1995, quando la Valujet aveva fatto un'offerta per un contratto di trasporto del personale del Dipartimento della Difesa (DOD), gli specialisti della Difesa avevano verificato attentamente la documentazione della compagnia, avevano ispezionato le sue strutture e avevano parlato con piloti, meccanici e dirigenti.

Il Dipartimento della Difesa terminò con giudizi negativi su quasi ogni aspetto.

La compagnia non adottava criteri di sicurezza nell'attività dirigenziale per lo standard del personale, per l'assicurazione qualità, per le strutture di manutenzione, per l'addestramento, per le ispezioni, per le registrazioni dell'attività operativa e per l'elaborazione e la pubblicazione dei manuali. Il DOD concluse che "l'attività dei dirigenti intermedi e dei supervisori non era definita e che costoro mancavano di una chiara visione dei loro doveri e delle responsabilità". Assicurazione qualità e verifiche interne per loro costituivano solo un problema, i test delle strumentazioni, la loro registrazione e documentazione erano un enorme pasticcio. Venivano accettate azioni correttive temporanee piuttosto che la risoluzione dei problemi a monte. Era usato il termine *discrepanze* per definire eufemisticamente avarie, deviazioni dei piloti, incidenti.

Il rapporto del Dipartimento della Difesa mozzava il respiro con la motivazione del rifiuto.

La risposta: "Nessun contratto. La Valujet non è idonea a far volare la nostra gente".

"La compagnia non soddisfa i requisiti di sicurezza e qualità dei vettori aerei previsti dal Dipartimento della Difesa".

Quindi la Valujet non riscuoteva la fiducia per trasportare il personale governativo, ma era lasciata libera di trasportare ogni giorno migliaia di passeggeri inconsapevoli. Sebbene al DOD fosse stato redatto un caustico rapporto di rifiuto del vettore, tale rapporto restò confinato ad un uso interno del Dipartimento. Il pubblico non ebbe il privilegio di sapere.

La Valujet era criticabile per aver frammentato la manutenzione su almeno 50 fornitori appartenenti a diciotto diverse compagnie, senza possibilità di controllo delle riparazioni e del prelievo delle parti dai velivoli. L'enfasi manageriale nel tenere gli aerei in costante servizio per rendere massimi i proventi abbassava la manutenzione e, quindi, poneva la sicurezza ad un livello marginale.

La Valujet era gestionalmente immatura ed era cresciuta oltre le proprie possibilità. Nessuno sembrava voler esaminare a fondo questo aspetto tranne alcuni giornalisti. Se la FAA fosse intervenuta adeguatamente sulla Valujet, la sua rapida crescita forse non avrebbe portato al disastro. In quel febbraio mi fu chiaro che la FAA non sapeva che cosa fare con il vettore.

Il record di sicurezza della aviolinea si era deteriorato in proporzione alla sua crescita.

Nel 1994 erano stati effettuati 15 atterraggi in emergenza, 57 nel 1995. Nel 1996 il record era superato da mesi con 59 atterraggi in emergenza o per anomalie. Da febbraio a maggio del 1996, la Valujet aveva avuto un atterraggio non previsto quasi ogni due giorni.

Storie riguardanti atterraggi in emergenza si erano accumulate per mesi nel mio ufficio.

Molti di questi erano avvenimenti che i passeggeri imbarcati su quei voli non avrebbero mai immaginato che fossero in corso, mentre essi sedevano ignari al loro posto sfogliando un giornale.

Dall'ultimo di questi eventi era trascorsa appena qualche settimana.

Su un volo per Nashville del dicembre precedente, l'equipaggio aveva cercato di arrangiarsi con i dispositivi di sicurezza per evitare di dover abbandonare il piano di volo originario.

Poco dopo il decollo da Atlanta, il carrello non si era retrato e in cabina di pilotaggio si accesero i relativi avvisi sonori e luminosi. Invece di tornare indietro, l'equipaggio estrasse i fusibili (circuit breakers) del circuito avviso allo scopo di silenziare l'allarme acustico. Così proseguirono per Nashville con il carrello esteso. Poco prima dell'atterraggio reinserirono i fusibili per avere la possibilità di estensione degli spoilers sulle ali al contatto con la pista al fine di ridurre la corsa d'atterraggio.

L'atterraggio però fu eseguito in modo errato e l'aereo toccò prima con la coda, poi il ruotino di prua sbatté violentemente sulla pista. Al primo contatto della coda erano saltati i fusibili dell'impianto di comunicazione e così non fu più possibile il contatto con la Torre di controllo dell'aeroporto. L'aereo però era tornato in volo e il pilota effettuò una virata di 270° andando ad atterrare su una pista vicina dichiarando emergenza.

L'incidente avrebbe potuto avere peggiori conseguenze se il pilota avesse perso il controllo del velivolo. Quale era stata la causa? Scarsa manutenzione al carrello? Un pilota di scarsa esperienza assunto con paga ridotta? Un equipaggio più preoccupato di giungere a destinazione per essere pagato, che interessato alla sicurezza? O tutte queste cose insieme?

I problemi della Valujet non potevano essere liquidati come casi limite. Come potei provare, la FAA aveva effettuato almeno 5000 controlli alla compagnia nei tre anni precedenti, e non aveva segnalato alcuna nota di allarme. Quale era la ragione di questa mancanza di prove? La Valujet era evidentemente incappata nella doppia personalità dell'Ente Federale.

Ero stata Ispettore Generale del DOT abbastanza a lungo per capire il conflitto di interessi all'interno della FAA e per sapere che essa spesso era più di supporto al *business* dell'industria del trasporto aereo piuttosto che alla sua sicurezza. Cominciai a sospettare che nessuno, nemmeno il Dipartimento della Difesa, avesse collegato la lista di incidenti accaduti sui vari aeroporti in giro per il paese in un quadro completo della sicurezza della Valujet. Il vettore non era in realtà stato mai adeguatamente esaminato da un ente pubblico.

Ma i sintomi di pericolo erano troppo evidenti per poterli ignorare ed essi erano purtroppo simili ai problemi cronici di un'altra aerolinea cresciuta troppo rapidamente in proporzione alla sua capacità. L'American Airlines, ora è una delle maggiori e più stabili, ma nel 1985 era il paria dell'industria. In quell'anno l'American pagò una multa di un milione e mezzo di dollari per pratiche di manutenzione scadenti come, ad esempio: usare parti plastificate di ala su tre aeromobili per mesi a causa di un'errata interpretazione di un manuale tecnico,

usare parti di automobile per sistemare un trasmettitore di pressione, dimenticare inseriti i perni di blocco carrello in posizione estesa, effettuare tre volte voli collaudo di un aeroplano con un motore che non voleva accelerare e mandarlo in linea per un'ennesima prova con i passeggeri a bordo senza aver risolto il problema, trascurare la sostituzione di una guarnizione in uno scarico toilette. In questo ultimo caso diversi litri di fluido erano fuoriusciti all'esterno congelandosi sulla fusoliera, finché il distacco di alcuni pezzi di ghiaccio, aspirati da un motore ne provocarono l'arresto.

La guarnizione non sostituita aveva un costo di 2 dollari; il nuovo motore venne a costare due milioni di dollari.

Gli esperti di aviazione e di sicurezza del governo dissero che i problemi dell'American dipendevano dalla sua crescita esplosiva; le operazioni erano aumentate del 20 per cento nel 1983 e nel 1984 con l'acquisizione di centinaia di aerei per la sua flotta, i programmi di manutenzione si ridussero al minimo fino a trascurare alcuni interventi o ad effettuare riparazioni incomplete. La compagnia era più interessata a mantenere i propri orari che a mantenere gli standard nelle operazioni volo, anche secondo la FAA.

Le similitudini erano sconcertanti e decisi di seguire quell'adagio che mia madre mi ripeteva sempre. *"Better worry than sorry"* (lett.: meglio preoccuparsi che dispiacersi)

Quando Weintrob e i suoi entrarono nell'ufficio FAA di Atlanta, gli ispettori locali dell'Ente Federale non sapevano cosa li aspettava. Il quesito fu: che cosa stavano facendo riguardo alla Valujet la FAA? Sapevano di avere il potere di esaminare l'aerolinea e di chiuderla se necessario?

Tra l'altro proprio quel giorno avevano appreso che due dei 57 aerei della Valujet erano in riparazione dopo recenti incidenti. Weintrob non ne fu sorpreso e fece pressione per ottenere dettagli sulla lunga lista dei recenti incidenti della compagnia. La risposta degli ispettori FAA lasciò di stucco il mio inviato. "Quale lista?" Gli ispettori ammisero che non sapevano quanti incidenti avesse avuto la Valujet.

Weintrob si trattenne ed entrò nei dettagli. Valujet aveva avuto un numero di incidenti molto superiore alla media dell'industria. I suoi aerei uscivano ripetutamente di pista e subivano il cedimento dei carrelli. Gli atterraggi in emergenza avevano cadenza settimanale. Un aereo aveva preso fuoco dopo l'esplosione di un motore.

[cfr: <http://aviation-safety.net/database/1995/950608-0.htm>]

I piloti decollavano in condizioni di tempo in cui i piloti di altre compagnie non si sognavano nemmeno di avviare i motori. Nel caso dell'esplosione del motore i frammenti incandescenti erano penetrati nella fusoliera, forando il metallo e ferendo sette persone all'interno. Una di esse era un'assistente di volo che rimase gravemente sfigurata dall'incendio successivo.

Alcuni di questi eventi, ricordò Weintrob, erano troppo grotteschi da potervi credere in un primo momento. Un aereo era stato rimesso in servizio con un foro nella struttura di sostegno di un motore e aveva volato così per otto tratte; un microfono della cabina di pilotaggio era andato in corto impedendo ai piloti di comunicare con il controllo del traffico aereo; un aereo atterrò quasi a zero di carburante; gli equipaggi avevano segnalato trentuno volte l'avaria di un radar meteorologico prima che fosse riparato; un aereo proveniente da Boston aveva il carrello bloccato esteso e l'aereo fu dirottato a Washington, D.C. ma mentre si dirigeva su quell'aeroporto il carrello si sbloccò e si retrasse e l'equipaggio proseguì verso la

destinazione, però non fu mai effettuata un'azione correttiva; un aereo era rimasto depressurizzato durante un volo; i meccanici usavano spesso nastro per riparazioni per fissare pannelli esterni; un meccanico utilizzò un martello e un bulino saldati insieme per sostituire una parte mancante che manteneva bloccato un motore; in seguito il motore dovette essere spento in volo.

I guasti non si erano verificati sempre su velivoli differenti, alcuni aerei avevano problemi cronici. Non avrebbe dovuto essere difficile per gli ispettori di Atlanta andare a vedere le registrazioni tecniche della compagnia e trovare questi guasti persistenti. Una cernita a caso avrebbe evidenziato che un DC-9-32, acquistato usato, numero di serie 901VJ, per mesi, ad iniziare da gennaio aveva avuto una lunga lista di guasti e malfunzionamenti: una valvola antighiaccio che funzionava male, carrelli difettosi, un tappo olio lento che causava cadute di pressione, fumi e vapori che entravano in cabina durante il rullaggio, perdita di pressione in cabina durante un atterraggio in emergenza, carrello che non si retraeva dopo il decollo, assi di pistoncini idraulici crinati, guarnizioni della porta di coda che lasciavano uscire aria.

Gli ispettori della FAA di Atlanta non si mostrarono sorpresi dall'elenco di Weintrob: il numero di incidenti non era sproporzionato secondo loro. Non c'era alcun legame tra i vari guasti e malfunzionamenti. No, essi non avevano nessun programma speciale per la Valujet.

Sebbene non fosse questa la risposta che ci si attendeva, comunque era una risposta.

Weintrob tornò a Washington. Ciò che egli non seppe fu che alcuni giorni dopo gli ispettori FAA di Atlanta scrissero un promemoria alla loro sede centrale. In otto pagine essi descrissero gli incidenti e la scarsa sorveglianza attuata dalla FAA fino a raggiungere una conclusione così ovvia e lampante che avrebbe dovuto cambiare la storia. Tale conclusione era però una minaccia per le operazioni della Valujet e completamente contraria alle abitudini della FAA, pertanto il promemoria fu immediatamente tolto dalla circolazione e rimase nascosto fino a quando il disastro lo riportò alla luce.

Quando i giornalisti posero domande sulla Valujet in febbraio, i funzionari della FAA affermarono di nuovo che non avevano preoccupazioni significative sulla sicurezza della compagnia.

Però, con un brusco cambiamento di atteggiamento, la FAA annunciò un'ispezione in "guanti bianchi" alla Valujet, che voleva dire che ispettori FAA sarebbero venuti da fuori per esaminare l'aerolinea ad Atlanta in un periodo di 120 giorni. La risposta dell'Ente venne perché avevamo rovistato nei suoi affari ad Atlanta? Qualsiasi fosse stata la ragione, l'azione fu minimizzata. I passeggeri che usavano la Valujet per i loro movimenti erano per la gran parte all'oscuro del cattivo stato di manutenzione degli aerei della compagnia, del suo controllo qualità inadeguato e che i suoi piloti avevano meno esperienza di quelli di altre compagnie.

Verso la fine di febbraio, mi trovavo in uno degli uffici del Segretario dei Trasporti per un incontro settimanale con il suo Responsabile del Personale. Gli incontri con Ann Bormolini erano di solito amichevoli e informali e questa volta non c'era niente di significativo in agenda.

Alla fine dell'incontro, però, guardandomi con noncuranza disse: "Ah, già che siamo qui, volevo dirti che una mia carissima amica è una *sostenitrice* (lobbyist) della Valujet" Aggiunse che l'aveva chiamata perché voleva sapere le ragioni che avevano spinto personale dell'ufficio dell'Ispettore Generale a interessarsi della Valujet ad Atlanta. Che cosa avrebbe dovuto risponderle?

La domanda mi mise a terra. La "carissima amica" faceva parte di uno studio legale che aveva contribuito con migliaia di dollari al supporto di partiti e di iniziative politiche. Solo alla FAA sapevano che ci interessavamo della Valujet. Se nella compagnia avevano saputo della nostra inchiesta, allora avevano un canale diretto con la FAA e con l'ufficio del Segretario dei Trasporti.

Sapevo che in passato la FAA avvisava le compagnie, i costruttori o i gestori aeroportuali delle nostre ispezioni, ma non avevo mai pensato al coinvolgimento di qualcuno così vicino al Segretario dei Trasporti.

Se la FAA non aveva perso tempo nell'avvisare la Valujet che stavamo per esaminare le sue operazioni, la compagnia non aveva perso tempo nell'attività di lobby.

Per qualche secondo rimasi senza parole nell'ufficio di Ann Bormolini, pensavo che i soldi spesi per acquisire sostenitori avrebbero potuto essere spesi più opportunamente per parti di ricambio migliori e per una più efficiente manutenzione.

Scelsi le mie parole con cura. "La Valujet ha avuto alcuni disastri e molti incidenti gravi ed avarie. Certamente non volerei sui suoi aerei". Spiegai poi che volevamo vedere perché era afflitta da questi guai e ci sentivamo gratificati che la nostra iniziativa avesse portato, se non altro, alla programmata ispezione della FAA. Bormolini scosse la testa cercando di non mostrare una espressione scura sul volto. Allora non c'era alcuna necessità di richiamare l'amica, concluse. Però ero sicura che, appena avessi lasciato il suo ufficio, Ann Bormolini e l'amica sostenitrice della Valujet avrebbero reso incandescente la linea telefonica.

Dalla mia precedente esperienza legale sapevo l'importanza di mettere per scritto ogni evento.

Sedetti alla scrivania e redassi un breve promemoria per Ann Bormolini, sottolineando le azioni del mio staff sulla Valujet e quelle della FAA. Le consigliai anche di non parlare con la sostenitrice della Valujet. Non volevo che ci fossero dubbi che Ann Bormolini conoscesse esattamente che cosa era avvenuto, che cosa stava accadendo e che sapesse che io sapevo.

Alla fine di marzo gli ispettori FAA mandati ad Atlanta per l'ispezione in "guanti bianchi" alla Valujet inviarono un promemoria alla sede centrale. La Valujet era una compagnia non convenzionale orientata al controllo dei costi e c'era un notevole abbassamento del livello di esperienza nei piloti appena assunti, nei meccanici e nel personale di assistenza alle operazioni. C'era, inoltre, un continuo avvicendamento di personale dirigente.

Alla fine la FAA emise il suo verdetto.

"La Valujet non è adeguata all'esigenza di provvedere un servizio con il miglior livello possibile di sicurezza. E' evidente che la Valujet non ha la struttura adatta per gestire una crescita così rapida e possiede una cultura organizzativa non conforme al miglior livello di sicurezza."

Senza eccessiva enfasi la FAA dichiarava che da quel momento la Valujet non avrebbe potuto acquisire nuovi aerei e, quindi nuove rotte, senza il consenso preliminare della FAA. Il provvedimento avrebbe potuto essere considerato non eccessivo ma era piuttosto raro in regime di deregulation. In quel momento non ci rendemmo conto che era soltanto una tattica diversiva.

Alcuni giorni dopo, il Segretario dei Trasporti Federico Pena si ritrovò prenotato su un volo Valujet. Era già in atto la ricostruzione d'immagine.

Federico Pena era stato sindaco di Denver e non aveva esperienza nell'industria dell'aviazione, ancor meno delle norme di sicurezza. Il suo rapporto più stretto con la FAA era stato all'epoca in cui aveva presieduto la pianificazione del nuovo

aeroporto di Denver. La carica di Segretario dei Trasporti era il riconoscimento del suo appoggio alla elezione di Bill Clinton del 1992.

La sua prenotazione da Atlanta a Washington con la Delta Airlines fu cancellata in favore della Valujet, facendo in modo che apparisse la sua fiducia in questa compagnia. Ebbi la sensazione che volesse mandare un messaggio. "La Valujet non aveva nulla da temere dalla FAA o dall'Ispettore Generale dei Trasporti". Diversamente da me poteva dire: "Ho volato Valujet".

Il 2 aprile, 1996, la FAA comunicò al mio ufficio che non c'erano cause comuni che collegassero gli eventi accidentali alla Valujet. Circa un mese più tardi, l'11 maggio, Elizabeth Marchak mi chiamò di nuovo. Era sabato pomeriggio e per una strana coincidenza stavo scrivendo un pezzo per *Newsweek* sulla base delle ispezioni alla Valujet e dei rapporti su altri operatori, che rivelavano diverse pecche nella propria gestione della sicurezza. Affermavo che non tutte le avioilinee hanno lo stesso livello di affidabilità in tema di sicurezza e che i passeggeri dovevano avere dei riferimenti precisi a tal riguardo. Avevo in mente la Valujet, la Tower Air, compagnie regionali e di aerotaxi, ma non facevo, ovviamente, alcun nome.

Ora, di nuovo, Elizabeth Marchak mi chiamava per la Valujet, ma questa volta la voce era alterata dall'emozione. Stava giusto andando a Miami quando aveva udito la notizia che un DC-9 era precipitato nelle Everglades.

[cfr: <http://aviation-safety.net/database/1996/960511-0.htm>]

Il volo 592 per Atlanta era affondato nel fango, uccidendo i due piloti, tre assistenti di volo e tutti i 105 passeggeri. Sembrava che poco prima l'equipaggio avesse comunicato al controllo di avere fumo nella cabina passeggeri e nella cabina di pilotaggio.

Provai un senso di nausea. L'incubo teorizzato con Mario Lauro, Ray DeCarli e Larry Weintrob si stava presentando di fronte a me, reale come la conversazione telefonica con Elizabeth e come il pezzo che stavo scrivendo. Il pensiero di tante vite umane perdute era agghiacciante. Mi chiesi di nuovo se il disastro fosse stato inevitabile.

(continua)

Un breve commento

In quasi tre anni trascorsi da quando abbiamo realizzato **airmanshiponline** abbiamo sempre preso a riferimento per le norme, gli standard, l'organizzazione i modelli che il mondo dell'aviazione anglosassone, quello statunitense in particolare, propone dall'inizio dell'aviazione civile.

Ovviamente abbiamo sempre tenuto in considerazione le "prediche" e non il "razzolare" perché dove regnano i "megabucks" o moneta verde, il business è purtroppo prioritario su qualsiasi considerazione sul **valore dell'uomo**.

Inoltre non avremmo potuto, ovviamente, svolgere una critica sulle attività della FAA con il metro usato da Mary Schiavo.

Pensate se Mary Schiavo avesse avuto un ruolo nel Dipartimento dell'Aviazione Civile del nostro Ministero dei Trasporti. Avrebbe scritto un'enciclopedia?

A vedere quel che altri hanno prodotto in alcuni ruoli sembra che non ci fosse gran che da scrivere a meno che...ciò sia dovuto al fatto che **le tartarughe non sanno scrivere, tantomeno se stanno accovacciate sugli alberi**.

[**Fantasmì, acchiappafantasmì, tartarughe arboricole e sarchiaponi vari**]

[<http://www.airmanshiponline.com/18sep2001/03-Tartarughe%20sugli%20alberi.htm>]

Forse i mali che si osservano negli Stati Uniti rappresentano in «grande» quello che da noi viene perpetrato in «piccolo» ma la differenza è che spesso il sistema americano produce dei

profondi ed efficaci esami di coscienza collettiva e attuazione delle pulizie e degli aggiustamenti che comunque vanno presi ad esempio.

Staremo a vedere se la vicenda ENRON-gate sarà una nuova conferma a riguardo.

Nel vicino Canada avvenne una profonda riorganizzazione del sistema aviazione dopo l'inchiesta coordinata dal giudice Virgil Moshansky sul disastro di Dryden.

[anche questo è esaminato dettagliatamente nel libro **La Strategia del Margine** di cui una sintesi è apparsa anche nel sito: [Neve e ghiaccio a Dryden](#)]

[<http://www.airmanshiponline.com/1nov01/06-Neve%20e%20ghiaccio%20a%20Dryden.htm>]

Comunque si tratti dell'inchiesta di un giudice o della denuncia di un ispettore generale il risultato è che manager senza scrupoli, criteri di gestione illeciti e a rischio, funzionari lobbisti o corrotti, carenze di sorveglianza degli enti federali sono state comunque portate all'attenzione del pubblico affinché tutti avessero elementi in più per decidere a chi affidare la propria vita.

Infine, credo che questa prima parte dell'introduzione del libro di Mary Schiavo possa già dare delle risposte a diverse domande che gli incidenti aerei più recenti e l'inchiesta sulle parti di ricambio "taroccate" ha sollevato anche nell'opinione pubblica nazionale.

(Gli autori del sito)

Una tragedia americana

(seconda parte)

Questa è l'ultima parte della traduzione della **Introduction** del best seller **Flying blind, flying safe**, pubblicato nel 1997 negli Stati Uniti, di cui fu autrice **Mary Schiavo**, Inspector General dell'US Department of Transportation dal 1990 al 1996.

La lettura del libro di **Mary Schiavo** è determinante per comprendere il contesto finanziario, economico e politico che condiziona il sistema di trasporto aereo mondiale. Anche se quanto scrive Mary Schiavo è il quadro del sistema aviazione prima dell'**11 settembre 2001**, è possibile cogliere nel suo racconto alcuni segni premonitori dell'attentato terroristico individuando le falle latenti attraverso le quali è stato aggredito il sistema.

Il libro non è reperibile in Italia e può essere ordinato su Amazon [<http://www.amazon.com>] o su altri siti specializzati.

E' convinzione di molti editori che i libri di aviazione hanno scarso mercato di possibili lettori in Italia. Le conseguenze sono piuttosto evidenti, purtroppo soltanto ai soliti «pochi».

La tragedia della Valujet

(da: *Flying blind, flying safe*, di Mary Schiavo)

...«Ora, di nuovo, Elizabeth Marchak mi chiamava per la Valujet, ma questa volta la voce era alterata dall'emozione. Stava giusto andando a Miami quando aveva udito la notizia che un DC-9 era precipitato nelle Everglades. [cfr: <http://aviation-safety.net/database/1996/960511-0.htm>]

Il volo 592 per Atlanta era affondato nel fango, uccidendo i due piloti, tre assistenti di volo e tutti i 105 passeggeri. Sembrava che poco prima l'equipaggio avesse comunicato al controllo di avere fumo nella cabina passeggeri e nella cabina di pilotaggio.

Provai un senso di nausea. L'incubo teorizzato con Mario Lauro, Ray DeCarli e Larry Weintrob si stava presentando di fronte a me, reale come la conversazione telefonica con Elizabeth e come il pezzo che stavo scrivendo. Il pensiero di tante vite umane perdute era agghiacciante. Mi chiesi di nuovo se il disastro fosse stato inevitabile.»

(continua)

(seconda parte)

«Molti funzionari del governo cominciarono ad apparire in televisione assicurando il pubblico che le compagnie che praticavano dei grandi sconti erano sicure. Gli alti dirigenti del Dipartimento dei Trasporti si ritrovarono a dover gestire la crisi. Il segretario Federico Pena, apparve sulle TV nazionali per descrivere la sua esperienza onde riassicurare il pubblico. "Anch'io ho volato con Valujet ed è una compagnia sicura come sicuro è il nostro intero sistema dell'aviazione civile."

Uno degli Amministratori Associati della FAA, Anthony Broderick, assicurò i reporters che nelle sue ispezioni il risultato di base era stato che non avevano trovato alcuna carenza significativa sulla sicurezza. Pena confermò: "Se la Valujet fosse stata unsafe (non sicura) l'avremmo messa a terra".

L'Amministratore della FAA, David Hinson, fece eco alle loro assicurazioni. Hinson era molto rispettato ed era ritenuto uno dei migliori responsabili dell'Ente Federale, dopo molti anni. Ero d'accordo anch'io su questa valutazione. Da quando Hinson aveva assunto la dirigenza della FAA nell'estate del 1993, non aveva perso tempo ed avendo riscontrato che erano stati accantonati alcuni progetti di grande importanza, si era dato un gran da fare per salvare ciò che era ancora possibile salvare sia di tali progetti che del denaro pubblico che vi era stato già speso.

Nel gennaio del 1995, Hinson e Pena avevano condotto un "safety summit" di due giorni con oltre 1000 dirigenti esecutivi di compagnie aeree e di altri settori dell'industria aviatoria per un dibattito finalizzato alla proposizione di nuove idee per la sicurezza delle operazioni e degli aeroporti.

La conferenza si era conclusa con oltre 70 raccomandazioni di sicurezza che auspicavano un miglior addestramento dei piloti, dei tecnici della manutenzione e dei controllori del traffico aereo, l'installazione di nuovi dispositivi antighiaccio, l'adozione di sistemi radar di bordo con funzione anticollisione, lo sviluppo di criteri e procedure di assicurazione qualità in tutti i settori operativi. Era stato anche dichiarato di voler unificare gli standard di sicurezza di tutti i vettori per il raggiungimento dell'obiettivo "zero accidents". Questo voleva dire eliminare la distinzione tra aerei con meno di 60 posti delle piccole compagnie regionali e i grandi aerei delle grandi compagnie.

Hinson fece in modo che la FAA attuasce quanto dichiarato e nel 1996 fu decretato che anche i vettori con aerei da 10 a 30 posti dovevano essere conformi agli stessi limiti di impiego dei piloti, allo stesso addestramento, agli stessi tempi di riposo e agli stessi programmi di sicurezza dei vettori maggiori. Le nuove norme riguardarono decine di compagnie utilizzate da quasi il 70 per cento degli utenti degli Stati Uniti.

Hinson era stato un dirigente della Midway Airlines e della McDonnell Douglas e sembrava genuinamente determinato a snellire la FAA indirizzandola verso la sicurezza come agli interessi commerciali. Sapevo che egli doveva aver visto qualcuno dei rapporti che avevano allarmato anche me. Senz'altro quello in cui la stessa FAA rilevava la differenza con altri operatori, quello in cui si diceva che la Valujet aveva quattordici volte più problemi degli altri.

Hinson aveva senz'altro capito, dopo pochi giorni dal disastro, che l'aereo precipitato era il DC-9 acquistato usato, con numero di serie 901VJ, afflitto da numerose avarie e da ripetuti atterraggi in emergenza fin da gennaio.

Osservando i responsabili dei Trasporti e della FAA, conclusi che non c'era un modo sfumato per definire ciò che stavano facendo.

Essi mentivano al pubblico riguardo alla sicurezza della Valujet. Non era la prima volta che il Dipartimento reagiva ad un disastro aereo con storie politicamente aggiustate. Stavolta le false affermazioni e l'aggressività dimostrata mi lasciarono moralmente offesa; l'uditorio di quelle dichiarazioni alterate erano persone ignare che avrebbero volato Valujet.

La mia rabbia era temperata dalla consapevolezza che c'erano una gran numero di persone oneste, competenti, costantemente impegnate nel loro lavoro alla FAA che non avrebbero potuto tacere su ciò che conoscevano sulla Valujet. Gli ispettori di Atlanta, funzionari di Washington, qualcuno prima o poi avrebbe riferito in un modo o nell'altro ciò che sapeva. La verità dei rapporti su alcune compagnie regionali e sui vettori a sconto, la verità sul tasso di incidenti della Valujet, la verità su come subappaltava la manutenzione, la verità sulla sua politica del personale, tutto questo sarebbe venuto a galla per dimostrare che non tutte le compagnie sono uguali. C'era troppa gente che sapeva molto più di quanto Pena e Hinson dicevano in televisione. La verità sarebbe saltata fuori, che fossi o meno io a raccontarla.

La sera dopo il disastro, Hinson ed io fummo insieme a *Nightline*, un programma di notizie di una televisione nazionale, per parlare della Valujet. Rispettavo Hinson e non avevo intenzione di entrare in contrasto con lui davanti alle telecamere, ma ero consapevole che egli avrebbe utilizzato una trasmissione popolare per accattivarsi il pubblico.

"La Valujet è sicura per volare, io ci volerei". Alle sue parole involontariamente mi irrigidii.

Hinson guardava con intenzione verso la telecamera rivolgendosi a milioni di americani ancora scossi dal disastro delle Everglades. Egli sembrava voler garantire che c'era un solo livello di sicurezza sia che la gente volasse con un grande vettore che con una compagnia con tariffe scontate. Con fare calmo, intelligente, con l'autorità di un dirigente governativo, Hinson fornì agli americani esattamente la assicurazione che desideravano ascoltare. Tutte le compagnie sono uguali.

Il controllo politico funzionava a pieno regime. Non potei trattenermi; dissi che avevo letto la valutazione della FAA sulle compagnie a tariffe scontate ed essa indicava chiaramente che non tutte le compagnie erano uguali.

"Si possono passare gli esami con 100/100 oppure con 60/100" oppose Hinson.

Tenni duro. "Non è mia incombenza quella di vendere biglietti per la Valujet", dissi in tono sferzante, sperando che Hinson volesse cogliere il messaggio. Aggiunsi che ero allarmata dal fatto che egli incoraggiasse la gente a continuare a volare Valujet prima che qualcuno avesse determinato in modo definitivo che cosa non andava nella compagnia. "Come potevamo sapere che i suoi passeggeri sarebbero stati al sicuro?"

Questo non era ciò che la gente voleva sentire, ma certamente era ciò che avrebbe dovuto conoscere.

LA FAA non accettava di fare marcia indietro sulla sua posizione politica sulle compagnie come la Valujet, sul fatto che tutte le compagnie fossero ugualmente sicure, sull'idea che la gente fosse più sicura in volo che guidando sulle autostrade. Avevo udito questi argomenti infinite volte nei discorsi rivolti a gruppi di industriali o di politici da parte di Hinson o di alti funzionari della FAA, ma era pericoloso che venisse usata la televisione per diffondere tra il pubblico dei miti sulla sicurezza.

E questo era ciò che Hinson stava facendo a *Nightline*.

Insistere che tutte le avioilinee fossero ugualmente sicure, che c'era un solo standard di sicurezza di riferimento, serviva a diversi scopi: evitare alla FAA di dover spiegare le sue carenze e conservare il suo agiato rapporto con l'industria dell'aviazione. Ma dopo il caso Valujet questo era troppo. Non potevo credere che Pena e i suoi più stretti collaboratori non fossero scossi dal disastro come lo ero io. Sembravano preoccupati solo di difendere la Valujet eppure sapevano la verità e, sia che la causa del disastro fosse stato un guasto meccanico, un errore dei piloti o il trasporto di merce pericolosa, essi sapevano che queste deficienze esistevano da mesi. Li avevo avvisati ed essi erano stati contattati dai sostenitori della lobby, più di una volta. E la FAA aveva fatto ben poco per correggere quelle deficienze.

La FAA avrebbe forse continuato con quel ritornello se non fosse stato per una telefonata che mi raggiunse a casa, circa una settimana dopo il disastro del DC-9 Valujet.

Chi chiamava non mi disse il nome, ma disse che chiamava da un telefono pubblico nei pressi della sede della FAA. Dovevo assolutamente sapere, disse nervosamente la voce, che nei giorni seguenti alla visita e alla scrollata piuttosto rude di Weintrob agli ispettori FAA di Atlanta, essi osservarono con diversa attenzione alcuni fatti evidenti riguardo alla Valujet e li considerarono più a fondo. Dieci giorni dopo essi avevano messo per scritto i loro timori sul vettore e li avevano spediti alla sede centrale. Il mio interlocutore volle conferma che avessi capito, e poi aggiunse che lo staff di Atlanta aveva raccomandato in *febbraio* la messa a terra della compagnia. Essi avevano scritto un rapporto e qualcuno l'aveva insabbiato. La persona che stava all'altro capo della linea aveva lasciato l'edificio della FAA per chiamarmi e per dirmi che, in quel momento, alcuni responsabili dell'Ente erano in riunione e discutevano su quel documento riservato. "Hanno il rapporto in mano, in questo momento." Precisò il mio interlocutore.

Chiamai rapidamente l'ufficio investigativo dell'Ispettore Generale. "Inviare un investigatore con un mandato alla FAA". Anche se stavolta gli ingranaggi governativi avevano funzionato velocemente, l'investigatore giunse a riunione terminata.

Ero scoraggiata e speravo di avere una nuova chiamata quando una nuova opportunità si ripresentò in modo inaspettato. Il mattino seguente la FAA convocò una conferenza stampa in occasione della quale rilasciò disinvoltamente copie di un voluminoso carteggio di documenti sulla Valujet.

Nascosto nel mezzo c'era anche il promemoria dello staff di Atlanta. Subito afferrai una delle copie che venivano consegnate. Il tono del rapporto era sintetico ma aspro. Gli ispettori dichiaravano la loro preoccupazione per "la qualità della manutenzione" e la "gestione di deficienze ripetitive". La FAA, finalmente, rilevava gli stessi problemi già constatati dal Dipartimento della Difesa sei mesi prima.

Sfogliai alcune pagine che descrivevano i guai della Valujet e mi fermai su una sorta di bomba, in gergo tecnico, innescata dagli ispettori: "Dovrebbe essere presa in considerazione l'immediata ricertificazione alla FAR (Federal Aviation Regulation) 121 di questa aerolinea."

Linguaggio ufficiale, ma d'inequivocabile significato: mettere a terra la Valujet.

Quindi a febbraio anche gli ispettori FAA di Atlanta ebbero seri dubbi sul vettore e ritennero di dover sospendere le sue operazioni. Ma tutto era finito lì perché il rapporto, giunto in sede, non aveva avuto seguito e la Valujet non era stata messa a terra e riesaminata per la ricertificazione.

Ora che il rapporto era venuto alla luce desideravo vedere quale atteggiamento avrebbero avuto i portavoce della FAA. Antony Broderick si mise a cavillare sull'interpretazione del rapporto. In fondo ricertificazione era un gergo informale che significava semplicemente che la FAA avrebbe tenuto maggiormente d'occhio il vettore, un procedimento che consisteva più che altro nella compilazione di documenti.

Ma la FAA stava ordinando la ricertificazione dopo aver messo a terra un'altra compagnia, l'Arrow Air. Nel giugno successivo, quando finalmente ordinò alla Valujet la sospensione dei voli, la FAA disse che "Valujet non avrebbe potuto dare inizio ad operazioni certificate, né pubblicizzare i propri servizi fin quando la sua capacità non fosse stata stabilita da questo Ente Federale".

Per me, la pubblicazione di quel rapporto, forniva un quadro chiaro degli eventi a iniziare fin da quei primi giorni di febbraio. Ogni pezzo combaciava. Il 7 febbraio, Weintrob aveva messo in guardia la FAA di Atlanta sul tasso di incidenti della Valujet, una settimana dopo, il 16 febbraio, alcuni di quegli ispettori avevano scritto il rapporto per la FAA di Washington con l'annessa raccomandazione di sospendere le operazioni della compagnia. La compagnia era stata avvisata e provvide a sguinzagliare i propri sostenitori; una rappresentante della lobby si mise in contatto con la sua amica a capo del personale al Dipartimento dei Trasporti. L'avvenimento successivo fu l'inizio dell'ispezione in guanti bianchi della Valujet. Non era stato mai annunciato che tale ispezione fosse rivolta alla ricertificazione della compagnia. Qualsiasi proposito di fermo della compagnia era stato evitato.

Successivamente, il 22 febbraio, il capo del personale del Segretario Pena, mi avrebbe chiesto che cosa dovesse rispondere alla sua amica riguardo l'investigazione dell'Ispettore Generale. La settimana seguente, il Segretario Pena aveva cambiato volo dalla Delta alla Valujet. Washington era ormai all'opera.

La compagnia avrebbe dovuto essere fin da allora messa a terra, almeno temporaneamente. Il suo tasso elevato di incidenti e di avarie meccaniche non era il solo segnale di pericolo.

Per giorni, dopo che l'aereo era precipitato nelle paludi, Hinson aveva ripetuto alla stampa "la Valujet è sicura".

Un paio di giorni più tardi ammise che "non era stata posta sufficiente attenzione ad alcune attività critiche di sorveglianza". Questo linguaggio cauto serviva a mimetizzare il fatto che la FAA, per ben due anni, non aveva condotto alcuna ispezione organica sulla crescente flotta dei DC-9 della Valujet, **provenienti da un mercato dell'usato non adeguatamente controllato**.

Antony Broderick si affannò a spiegare che la FAA aveva posto la propria attenzione alla Valujet proprio dopo l'incidente, per assicurarsi che tutto fosse a posto. "O si ottempera ai nostri standard o non si vola".

Ma in giugno, nonostante ostacoli e barriere, la FAA non poté più nascondere il fatto che le sue ispezioni, ormai giornaliere, sulla Valujet, avevano trovato molti problemi e che l'aerolinea aveva dovuto ridurre a metà la propria attività a causa degli aeroplani messi a terra.

Poco dopo tutte le operazioni furono sospese e Hinson ammise che serie deficienze nella manutenzione della compagnia avevano portato alla sua chiusura ed aggiunse "abbiamo qualche responsabilità in materia".

Broderick aggiunse sfacciatamente che "diverse cose confermavano le preoccupazioni che gli ispettori avevano avuto appena iniziata l'ispezione straordinaria di febbraio" riferendosi alla ordinata ispezione "in guanti bianchi", scelta in luogo della immediata messa a terra dei velivoli Valujet.

"Ci sono diversi elementi che indicano procedure e controlli inadeguati" continuò ancora Broderick e subito dopo tutti i suoi cominciarono a cantare una musica diversa. Pena ammise con riluttanza che la FAA avrebbe dovuto farsi un esame di coscienza e che erano necessari dei cambiamenti gestionali e organizzativi.

Quello stesso mese Hinson dichiarò dinnanzi al Congresso che "con il passare del tempo, le capacità organizzative delle aerolinee sembravano essere state superate dalle difficoltà logistiche di assicurare la qualità della manutenzione attraverso la terziarizzazione di questa attività a tanti fornitori diversi..."

"Credo che avremmo dovuto valutare meglio gli effetti della crescita troppo rapida di questa aerolinea" ammise cautamente Hinson. "Ora è chiaro che la straordinaria crescita di questo vettore aveva creato dei problemi che avrebbero dovuto essere riconosciuti con più prontezza e gestiti con maggiore aggressività. Dovremmo anche provvedere in anticipo e dedicare maggiore attenzione in modo alle difficoltà che il totale "outsourcing" della manutenzione rappresenta per una aerolinea nel garantire la sicurezza dei propri aerei."

Durante la stessa audizione prese la parola il Presidente della Valujet, Lewis Jordan. Nonostante il disastro, le rivelazioni sul tasso di incidenti della compagnia e gli aerei messi a terra che penalizzavano per oltre il 50 per cento la propria operatività, Jordan insistette sulla tesi che la Valujet era sicura e che qualora avesse avuto dei dubbi in proposito l'avrebbe messa a terra egli stesso.

Secondo me, il disastro della Valujet risultò il più odioso esempio di una corsa ai ripari dopo che tanta gente era morta. Quei passeggeri non avrebbero mai saputo che cosa li aveva uccisi, ma non ci volle molto per il NTSB (l'ente responsabile delle investigazioni e delle raccomandazioni di provvedimenti correttivi), per appurare le cause del disastro.

Infatti, al NTSB avevano già idee ben chiare su cosa dovevano cercare.

"Le evidenze preliminari indicano che, poco prima della partenza, cinque contenitori di cartone, con oltre 144 generatori di ossigeno, sono stati collocati nel compartimento cargo anteriore. Il compartimento di questo aeromobile era di Classe D, che non prevedeva un sistema di allarme per i piloti in caso di eventuali incendi nel bagagliaio."

Rabbia e costernazione trapelavano fin dal rapporto preliminare del NTSB e raramente una comunicazione per la FAA era stata così forte e determinata.

“Non poteva essere ammissibile l'inizio di alcun tipo di incendio senza che l'equipaggio disponesse di mezzi idonei per averne immediata conoscenza, pertanto un sistema di rivelazione incendio doveva essere installato in tutti i compartimenti di Classe D.”

Questa raccomandazione fu rigettata dalla FAA con la motivazione che il guadagno in sicurezza non era rapportabile al costo di installazione di detto sistema su tutti gli aerei.

Ma il NTSB non raccomandava su basi teoriche.

Alcuni precedenti disastri avvenuti a causa dell'inizio non segnalato di incendi avvenuti a bordo di aeromobili, avevano già indicato la necessità di adottare specifiche raccomandazioni per la prevenzione di tali eventi.

In uno dei tanti casi esaminati, quello di un DC-10 in volo da Honolulu a Chicago nell'agosto 1986, il NTSB aveva determinato che l'incendio era stato innescato da un errato stivaggio di un carico di generatori chimici di ossigeno. La FAA era stata sollecitata a bandire il trasporto delle merci pericolosi dai voli commerciali.

La FAA aveva replicato di non ritenere il rischio così grave da giustificare l'onere economico che tale decisione avrebbe provocato sulle aerolinee.

Negli anni seguenti, il NTSB continuò a sollecitare la FAA riguardo all'adozione di bagagliai a prova di fuoco e di rivelatori di incendio a bordo.

Nel 1986 la FAA prese la decisione di richiedere che le aerolinee dovessero dimostrare che i bagagliai erano in grado di contenere l'insorgere di un incendio per mezzo della soppressione della circolazione d'aria all'interno dei bagagliai, ma si rifiutò ancora una volta di emanare norme riguardanti gli impianti di avviso incendio nei compartimenti di Classe D.

Due anni più tardi, questa soluzione non era stata d'aiuto ad un volo American Airlines diretto a Nashville, un DC-10 a bordo del quale era stato percepito del fumo in cabina passeggeri.

Il NTSB poté determinare che nel bagagliaio centrale (Classe D) erano stati caricati dei contenitori di perossido di idrogeno (un ossidante) e di una miscela di sodio a base di ortosilicato.

L'incendio si era sviluppato per una perdita di perossido di idrogeno da uno di questi contenitori.

I due composti chimici non avevano bisogno di aria circolante per sviluppare un incendio e, in contrasto con la norma FAA, il fuoco non si auto-estinse, ma riuscì invece ad attaccare il pavimento della cabina passeggeri che divenne rovente e fumante nella zona centrale.

Fortunatamente l'equipaggio riuscì ad eseguire un atterraggio in emergenza ed a fare evacuare l'aeromobile senza danni alle persone.

Otto mesi più tardi il NTSB sollecitò nuovamente la FAA a prescrivere l'installazione di sistemi di avviso incendio nei compartimenti di Classe D.

Nel 1992 e nel 1993 ci furono altri due incendi a bordo di aeromobili che trasportavano materiali chimici ossidanti, messi nei bagagliai senza che fossero denunciati come merce pericolosa.

Ma la FAA non ritenne di dover riconsiderare il suo atteggiamento in merito alla ingiustificabile posizione contro l'installazione degli avvisatori di incendio nei bagagliai di classe D.

La risposta definitivamente negativa della FAA alla raccomandazione del NTSB venne nel 1993.

“La FAA non ritiene che i sistemi di rivelazione e avviso incendio possano fornire un significativo grado di protezione per gli aeromobili e i passeggeri ed è pertanto

inaccettabile un costo totale di 350 milioni di dollari a carico delle compagnie aeree per effettuare tale installazione.”

L'argomento fu definito “Closed - Unacceptable Action”.

Chiuso fino a tre anni dopo.

Il materiale ossidante caricato nel bagagliaio insieme ad alcuni pneumatici nel volo Valujet 592 innescò un incendio che, senza i sistemi di avviso per l'equipaggio, si sviluppò fino a saturare di fumo la cabina di pilotaggio.

Due settimane più tardi l'Amministrazione dei Programmi Speciali e delle Ricerche del Dipartimento dei Trasporti emise temporaneamente un divieto di trasporto dei generatori chimici di ossigeno sugli aerei passeggeri. Una ben povera vittoria. Troppe persone erano morte per un cambiamento di poche righe su una norma.

Allo stesso tempo la FAA promulgò una disposizione che minacciava azione penale nei confronti di chiunque avesse trasportato o tentato di far caricare generatori chimici d'ossigeno su aeromobili passeggeri. Però si guardò bene dal dire qualcosa riguardo alla richiesta di obbligare l'installazione degli avvisatori di fumo e incendio nei bagagliai.

Il Segretario Pena non ripeté più il suo gesto di fiducia nel volare Valujet dopo che l'aereo era precipitato nelle paludi. Da quel momento egli era in possesso del rapporto interno della FAA che indicava che il tasso di incidenti della compagnia era 14 volte superiore a quello delle altre grandi compagnie; quel rapporto poneva Valujet e Tower Air in testa ai vettori con il peggior record di sicurezza. Ma solo durante un confronto televisivo egli ammise questa notizia ed in seguito rese disponibile al pubblico l'intero rapporto.

Il 17 giugno 1996 la FAA prendeva la decisione di sospendere le operazioni della Valujet.

Il giorno seguente, Pena e Hinson annunciarono che Antony Broderick aveva optato per un pensionamento anticipato.

Il pomeriggio dello stesso giorno, Hinson disse che la FAA avrebbe definito nuove procedure per le ispezioni alle compagnie come la Valujet.

L'industria del trasporto aereo si batté contro la messa a terra della compagnia sostenendo che si sarebbero persi migliaia di posti di lavoro, ma la pressione dell'opinione pubblica continuava a montare man mano che emergevano le carenze della Valujet. Il ruolo avuto dalla FAA costituì un serio imbarazzo per l'Ente che fu forzato ad intraprendere azioni correttive che di solito evitava perché penalizzavano il profitto di certe compagnie.

Per tutta l'estate del 1996 la Valujet, con gli aerei costretti a terra, lottò per convincere schiere di ispettori che si avvicinavano nei suoi hangars, sugli aerei e negli uffici, che aveva posto sotto controllo la propria manutenzione. La FAA condusse la sua verifica in un modo talmente approfondito come non aveva mai fatto prima d'allora su alcuna aerolinea. Sessanta ispettori, lavorando giorno e notte realizzarono in quattro mesi un'attività ispettiva che avrebbe normalmente richiesto quattro anni di tempo. Intense pressioni del Congresso, dell'industria, degli investitori e della stessa Valujet si riversavano sulla FAA per il nulla osta alla ripresa delle operazioni.

Nello stesso tempo, mentre si tentava di rimettere in sesto l'efficienza dell'aerolinea, *Aviation Week and Space technology* rese pubbliche le “carenze nella qualificazione di piloti, istruttori e piloti di controllo”. Il sindacato degli assistenti di volo tentò di impedire che Jordan e Priddy avessero il controllo della compagnia. La cosa non ebbe successo.

Il 26 settembre 1996, circa quattro mesi dopo il disastro delle Everglades, il Dipartimento dei Trasporti annunciò che la Valujet aveva l'autorizzazione a volare con quindici aerei.

Il Presidente Jordan dichiarò che avrebbe modificato il criterio di retribuzione dei salari, eliminando compensi aggiuntivi in funzione dei profitti e affidando la manutenzione e la supervisione a personale a tempo pieno. Egli introdusse una nuova funzione dirigenziale che non aveva mai ritenuto necessaria in precedenza, quella di Senior Vice President of Maintenance and Engineering.

Nel dicembre 1996, la Valujet ebbe di nuovo dei problemi con l'autorità. L'aerolinea aveva venduto 15000 biglietti per voli da effettuare durante il periodo natalizio, senza aver avuto l'approvazione della FAA sulla sicurezza delle operazioni. Nel gennaio 1997 la FAA riscontrò ancora problemi sulla sicurezza della compagnia.

La Valujet non avrebbe dovuto far volare aeroplani in quel mese di maggio del '96. Gli ispettori FAA di Atlanta ne avevano raccomandato il fermo.

Non avrebbe dovuto trasportare generatori d'ossigeno.

Il NTSB aveva ripetutamente raccomandato che il trasporto di tale merce fosse vietato.

Quella merce non avrebbe dovuto essere caricata in un compartimento che fosse privo degli avvisatori di fumo o d'incendio. Il NTSB aveva ripetutamente sollecitato le aerolinee a installare questo fondamentale dispositivo di sicurezza.

La Valujet non era stata la sola responsabile. Tutto sommato si era attenuta alle norme.

La FAA aveva dato le concessioni, non aveva bloccato il trasporto di materiali pericolosi e non aveva reso obbligatoria l'installazione di avvisatori d'incendio.

Antony Broderick affermò le stesse cose, poco dopo essere stato forzato al pensionamento a causa del ruolo avuto nel tollerare le deviazioni della compagnia. Egli ribadì ad *Aviation Daily* che la Valujet non sarebbe stata messa a terra se non fosse stato per la pressione esercitata dai media dopo l'incidente delle Everglades.

La Valujet stava cercando di frenare il proprio sviluppo per tenere sotto controllo la manutenzione, "Dovevano consentirci un intervento graduale". Broderick sembrava ancora non capire che le condizioni perché avvenisse il disastro delle Everglades erano state poste quando non c'era neppure l'ombra di "interventi gradualisti". Si era inoltre contraddetto perché in una intervista rilasciata in febbraio aveva dichiarato che non avrebbe esitato a fermare le operazioni qualora la sicurezza fosse stata messa in discussione.

Purtroppo, ciò che Broderick e molti dirigenti FAA ritenevano prioritario, era il concetto che piccole compagnie indipendenti come la Valujet fossero vitali per il continuo sviluppo dell'aviazione.

Intorno a Miami un'impresa su cinque ha a che fare con l'aviazione. Si tratta di un grosso affare che può comportare grossi rischi. Alcuni mesi dopo l'affare Valujet, la FAA diede ulteriore dimostrazione di non aver tratto alcun insegnamento dalla recente umiliazione subita.

Un'altra piccola aerolinea, la Mesa Airlines, mostrò di soffrire di problemi di addestramento e manutenzione simili a quelli della Valujet. Le continue proteste degli stessi piloti, del personale e dei passeggeri indussero la FAA ad aprire, nel 1996, un'investigazione sul vettore. Ma l'Ente affermò di non aver rilevato problemi particolari. Sembrava che non fossero necessarie azioni correttive. Ma il Senatore Ben Nighthorse Campbell presentò quelle proteste durante un'audizione al Congresso. Aveva avuto troppe lettere dalla gente del Colorado riguardo alla Mesa.

"Sono convinto che questa aerolinea sta cercando il disastro" tuonò all'audizione. Alcune settimane più tardi la FAA fermava la Mesa Airlines. Altre piccole compagnie subirono provvedimenti analoghi a causa di pratiche di manutenzione non conformi oppure a causa di alte percentuali di avarie e di incidenti minori. Una di queste fu la Rich International.

La reazione dei media e del pubblico al disastro della ValuJet mi diede speranza che la FAA fosse indotta a fare un repulisti al proprio interno. Un coro sempre più unanime continuava a levarsi contro il duplice mandato della FAA, quello di promozione dell'industria e quello di promozione della sicurezza. La richiesta era di eliminare il primo di questi due scopi.

Finalmente nell'estate 1996, il Segretario Pena chiese al Congresso di cancellare il provvedimento che affidava alla FAA anche lo sviluppo dell'industria del trasporto aereo.

La luce dei riflettori sul disastro ValuJet sembrava aver indirizzato Senato e Parlamento sulla giusta strada.

Così decisi di rivolgere di nuovo la mia attenzione ai problemi della sicurezza aeroportuale.

La relazione riguardante le prove fatte da ispettori che ostentando pose, movimenti o comportamenti sospetti, non erano stati minimamente notati, era veramente scoraggiante.

Già nel 1993 era stata effettuata una serie di prove analoghe e le invasioni degli ispettori in zone non permesse erano state rilevate in non più del 25 per cento dei casi.

Poi, nel 1995, gli ispettori erano stati fermati o interrogati circa i loro movimenti, soltanto nel 40 per cento dei casi.

Sotto questo punto di vista l'aeroporto Kennedy costituiva un incubo. Ma Chicago, Los Angeles e Miami non erano in condizioni molto migliori. Erano semplicemente dei colabrodo.

Sfogliando le pagine del rapporto scuotevo la testa pensando a possibili condizioni di minaccia dovute a gruppi terroristici organizzati.

Tutto questo non poteva essere semplicemente riassunto in un rapporto e inserito nei file del Dipartimento. Dovevo portare questi rilievi non solo al Segretario ma alla Casa Bianca e al Congresso. Questa volta ci saremmo guardati tutti negli occhi.

Ma se m'illudevo che il Segretario potesse condividere le mie preoccupazioni sarei rimasta delusa. Egli rifiutò di ascoltare le mie spiegazioni appena poté constatare che il rapporto del 1996 non era molto diverso da quello del 1993.

La FAA non contestò i risultati del rapporto, che erano stati accertati principalmente dai propri ispettori, ma chiese che venisse accantonato indefinitamente.

Le Olimpiadi del 1996 si stavano avvicinando e non si voleva che i molti turisti e gli atleti che avrebbero affollato Atlanta fossero spaventati da minacce di attentati.

C'era il timore che la divulgazione della relazione potesse dare indicazioni di possibili punti deboli ad eventuali gruppi terroristici e non si riteneva fosse il caso di coinvolgere la Casa Bianca e il Congresso. Non si poteva rischiare -era il loro argomento- che qualcuno facesse trapelare notizie al pubblico.

Nessuno poteva escludere possibili attacchi terroristici nei riguardi del sistema del trasporto aereo oppure attentati durante le Olimpiadi, ma non si riteneva opportuno mettere in allarme il pubblico senza poter fare qualcosa di concreto per evitare il pericolo. Per questo era meglio tenere nascosto il rapporto.

Il ragionamento sembrava ineccepibile (secondo ragion di stato) ma non lo era per la mia coscienza. Semplicemente non potevo accettare la responsabilità di nascondere quelle verità al Congresso, alla Casa Bianca e, particolarmente, al pubblico.

Ma il Dipartimento aveva la capacità di posporre il rilascio del rapporto e di limitare il numero dei destinatari dello stesso. Rifiutavo di nascondere il rapporto indefinitamente e la mia insistenza volta a far uscire la relazione dal Dipartimento, ben oltre il Segretario, portò ad un compromesso. Il rapporto sarebbe stato inviato immediatamente al Consulente per la Sicurezza Nazionale della Casa Bianca,

Antony Lake. Avremmo evitato di darlo al pubblico almeno finché non fossero terminate le Olimpiadi e se qualcuno avesse invocato il Freedom of Information Act per conoscere il rapporto, lo avremmo inviato al Congresso.

Due giorni dopo, il 3 luglio, mentre stavo per spedire il rapporto prima dell'inizio del lungo weekend, ebbi una chiamata da Jackie Lowey, assistente del Vice Segretario dei Trasporti.

Lowey mi chiese di attendere a trasmettere il rapporto alla Casa Bianca, perché doveva essere classificato. Sbigottita, spiegai che l'ufficio classificazione del Dipartimento aveva già approvato il rilascio, d'altra parte molte informazioni erano le stesse del rapporto del 1993.

Non aveva importanza - mi disse Lowey - il Dipartimento imponeva in ogni caso la classificazione. Ella era sola in ufficio e non voleva che il rapporto fosse pubblicato in assenza del Segretario.

Chiaramente il Dipartimento non aveva interesse a classificare il rapporto, ma si trattava d'un modo per ostacolare la sua diffusione.

Ancora una volta erano gli interessi a prevalere sulla sicurezza. Nessuno intendeva permettere azioni che avrebbero potuto costare denaro alle aerolinee, allontanando passeggeri allarmati.

Dopo quasi sei anni di lavoro passati ad ispezionare pratiche sulla sicurezza, a redigere relazioni, a compilare rapporti, a parlare con i reporter, a testimoniare alle audizioni davanti al Congresso, a vedere aerei subire incidenti e gente morire, non ero affatto più disposta a cambiare la verità di quanto lo fossi stata il primo giorno. La FAA avrebbe agito solo in seguito a un disastro, solo se pressata dal pubblico o dall'umiliazione. Ciò era accaduto per la Valujet e ciò stava accadendo per la sicurezza negli aeroporti.

Mi resi conto che la verità sulla sicurezza delle operazioni volo e degli aeroporti doveva essere presentata direttamente al pubblico. Evitando i filtri governativi. Evitando che la FAA annacquasse i rapporti e raccontasse le sue versioni ai media. Senza che il Dipartimento dei Trasporti classificasse ciò che non approvava. Nonostante che i sostenitori delle lobby cercassero di convincere i membri del Congresso che i nostri studi erano perdita di tempo.

Fu evidente che il modo in cui la gente reagì quando feci la mia apparizione in alcuni programmi televisivi di attualità, era la dimostrazione di un disperato bisogno di informazione sulla sicurezza. Quello che affermai sulle aerolinee come la Valujet non doveva essere una novità per il pubblico e non avrebbe dovuto attrarre l'attenzione solo dopo il disastro.

Non avrebbe dovuto essere necessaria la morte dei passeggeri per far cadere il muro di propaganda e di silenzio eretto dall'industria del trasporto aereo, dalla FAA, dal Segretario dei Trasporti e da potenti membri del Congresso, muro eretto per tener lontano il pubblico che vola dalle realtà economiche e politiche del business del volo.

Io decisi di saltare il muro portando con me quello che sapevo. Diedi le dimissioni dall'incarico e dal lavoro, determinata a parlare in pubblico del marcio all'interno della FAA e dei pericoli esistenti per il pubblico viaggiante. Questo non rese felici alcuni potenti di Washington. Il 17 luglio fui chiamata al Senato per spiegare la mia posizione. Ero nel sesto mese di gravidanza e quel giorno fu lungo, frustrante ed estenuante, segnato dagli attacchi del Segretario Pena e di alcuni Senatori.

Quella notte, esausta, mi addormentai molto presto ma fui svegliata, prima delle nove, da mio marito sconvolto. "C'è stato un altro disastro" bisbigliò con voce rauca "Un B-747 TWA è scomparso nell'oceano".»

(da: *Flying blind, flying safe* di Mary Schiavo)

Il disastro a cui si riferisce Mary Schiavo, in chiusura di introduzione al suo libro, è noto ed ha avuto una congrua spiegazione grazie all'investigazione del NTSB. La dinamica dell'esplosione e della distruzione del B-747 serie 100 della TWA, in seguito alla presenza di vapori di carburante, è stata accertata ed indicata con un elevato grado di probabilità mentre sulle ragioni dell'innesco dell'esplosione ci sono stati pareri diversi, alcuni inquietanti.

Abbiamo riprodotto sul sito queste riflessioni nell'edizione del 22 dicembre 2000 sotto il titolo:

Radio Frequency Weapons: un altro problema per il trasporto aereo degli anni a venire?

<http://www.airmanshiponline.com/fall99-2/001-intro-Radio%20Frequency%20Weapons.htm>

Per quanto riguarda invece la storia delle compagnie "**altamente competitive**", il mercato dell'usato e le "**Supposed Unapproved Parts**" lasciamo al lettore attento, che non vuole essere rassicurato dalle parole ma dai fatti, le conclusioni e le riflessioni sulle configurazioni che possono assumere questi argomenti fuori di un contesto organizzato come quello USA, in un "**comparto sconvolto**" come quello dell'aviazione civile nazionale.