

ANCORA UN CASO DI BIRD STRIKE

D'accordo, l'incidente più iconico che tutti ricordano, anche perché dalla vicenda è stato prodotto un film, (1) è quello relativo all'ammarraggio sull'Hudson avvenuto il 15 gennaio 2009. Si trattava del volo **US Airways 1549** da poco decollato dall'aeroporto La Guardia di New York e diretto a Charlotte, Carolina del Nord, pilotato dal comandante Chesley Sullenberger e dal primo ufficiale Jeffrey Skiles. L'Airbus 320, effettuò un ammaraggio di emergenza nel fiume Hudson, cinque minuti e otto secondi dopo il decollo, a causa di un impatto con volatili che mise fuori uso entrambi i motori. L'incidente non provocò vittime. Tutti i 150 passeggeri e i cinque membri dell'equipaggio riuscirono ad uscire dall'aereo sistemandosi sull'ala e sugli scivoli galleggianti e furono tratti in salvo nel giro di 24 minuti, inizialmente da alcuni battelli avvicinatisi all'aeromobile, e poi dai soccorsi sopraggiunti nel frattempo.



Ma anche qui in Italia abbiamo avuto casi di bird strike senz'altro meno spettacolari, ma pur sempre significativi della pericolosità di questa tipologia di eventi.

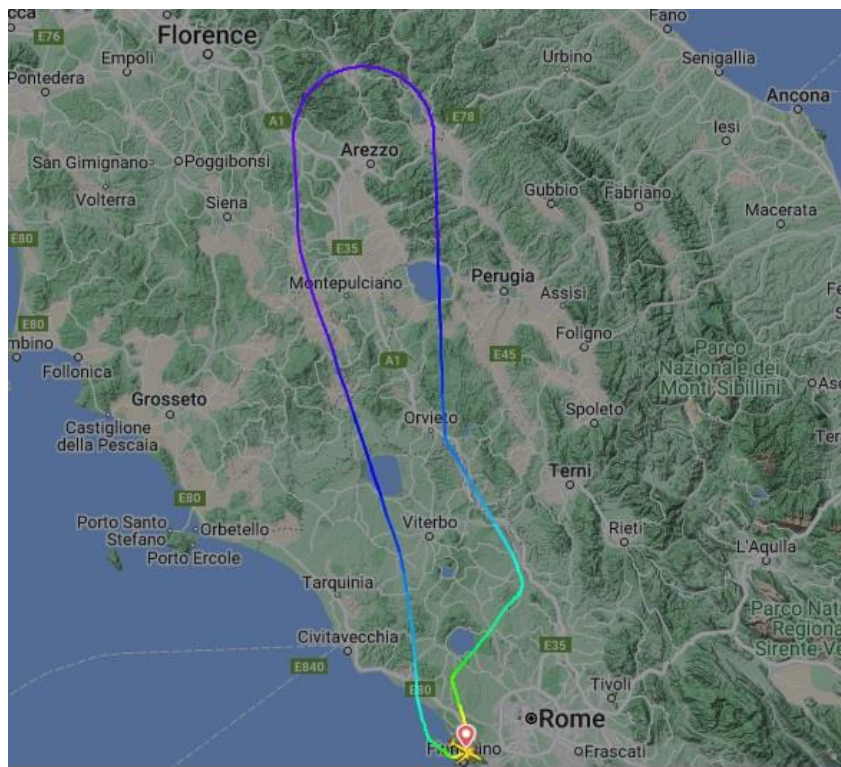
Era il 10 novembre 2008. Il Boeing 737-8AS (2) della **Ryanair svolgeva il volo 4102** ed era decollato dall'aeroporto di Francoforte-Hahn alle 06:30 ; dopo un viaggio di tutta routine stava terminando l'avvicinamento all'aeroporto di Roma-Ciampino quando impattò uno stormo composto da decine di storni riportando danni ai motori, all'ala sinistra e al relativo carrello di atterraggio; nonostante questo, i piloti, il comandante Frederick Colson e il primo ufficiale Alexander Vet, riuscirono a far atterrare il velivolo senza gravi problemi, anche se durante la fase di frenatura l'aereo uscì leggermente di pista, rientrandovi però immediatamente. Ciampino venne chiuso per 35 ore e tutto il traffico deviato all'aeroporto di Fiumicino, in quanto il Boeing 737 rimase bloccato in pista a causa del cedimento del carrello sinistro, probabilmente causato dallo scoppio di uno pneumatico. Anche in questo caso nessuna vittima. Le due foto che seguono sono tratte dal Rapporto ANSV. (3)



E veniamo ora a quanto accaduto pochi giorni orsono, per l'esattezza il 7 marzo scorso.

Un nuovissimo Airbus A320neo di ITA Airways (4) era in servizio sul **volo AZ108**. L'aereo decollava alle 08.59 dalla pista 25 di Fiumicino diretto ad Amsterdam ma ha avuto incontri non piacevoli con volatili (uno o più, deve essere appurato) riportando un vistoso danneggiamento sul "muso". Lo scontro è avvenuto poco dopo il decollo. L'Airbus sarebbe dovuto giungere a Schiphol due ore e mezza dopo.

Quando alle 09.21 il volo ITY108 aveva raggiunto il livello di crociera 340 l'equipaggio decideva di far ritorno a Fiumicino dove atterrava alle 09.44. L'impatto con volatili ha danneggiato il cono nasale dell'Airbus e il fatto -da quel che per il momento è dato sapere- non aveva destato immediato allarme nella condotta del velivolo, ragion per cui nella fase iniziale della salita l'equipaggio aveva deciso di continuare il volo. Poco prima di Firenze l'inversione di rotta. Nessun problema per i passeggeri che giunti a Fiumicino sono stati trasbordati su altro aeromobile ed hanno potuto proseguire verso la loro prevista destinazione.



Quanto accaduto al volo ITA 108 rientra nella tipologia di collisione più diffusa: secondo la tabella che pubblichiamo (5) il muso (nose+radome) è la parte che più di frequente è interessata agli impatti con volatili, in numero superiore anche all'ingestione nei motori.

I radome sono strutture a forma di cupola che proteggono i radar dalle condizioni meteorologiche avverse, ma allo stesso tempo permettono ai segnali elettromagnetici di essere ricevuti dal radar senza alcuna distorsione o attenuazione.

Parti dell'aereo coinvolte negli eventi⁴

N. impatti per parte dell'aereo (anno 2022)

Parte dell'aereo	Colpita	Danneggiata
Coda (Tail)	8	2
Carrelli (Landing Gear)	55	2
Ala (Wing)	116	8
Fusoliera (Fuselage)	101	2
Motore (Engine)	148	18
Parabrezza (Windshield)	118	0
Muso (Nose + Radome)	163	7
Altro (Other)	12	4

⁴ Solo per gli eventi che riportano il dato.

Ricordando che sotto la dizione di *Wildlife strike* si intende generalmente l'impatto violento tra un aeromobile e uno o più animali selvatici, prevalentemente uccelli (bird strike), l'ultimo anno per cui sono disponibili dati ufficiali, il 2022, registra in Italia un numero record di eventi, ben 2.168 ⁽⁶⁾

N. wildlife strike registrati in Italia dal 2002 al 2022

Anno	N. impatti totale	N. impatti < 300 ft	N. impatti > 300 ft
2002	348	302	46
2003	342	267	75
2004	317	263	54
2005	573	456	117
2006	581	431	150
2007	671	509	162
2008	857	646	211
2009	858	628	230
2010	942	733	209
2011	882	803	79
2012	1048	960	88
2013	1096	982	114
2014	1084	961	123
2015	1299	940	359
2016	1313	998	315
2017	2034	1730	304
2018	1770	1484	286
2019	2095	1761	334
2020	860	766	94
2021	1617	1501	116
2022	2168	1844	324

- (1) L'evento viene narrato nel film del 2016 *Sully*, diretto da Clint Eastwood, con Tom Hanks nei panni del comandante Chesley "Sully" Sullenberger.
- (2) Si trattava del velivolo immatricolato EI-DYG c/n 33639.
- (3) Le due immagini sono tratte dal Rapporto ANSV (Pag.46 e Pag. 48)

- (4) Si tratta dell'Airbus EI-HOC c/n 11514 di proprietà della Air Lease Corporation. L'aereo era uscito dalla fabbrica il 13 giugno 2023.
- (5) ENAC/BSCI Relazione Annuale Wildlife Strike 2022, Pag.95
- (6) Come 5) Pag.97 ; la tabella suddivide gli eventi fra quelli avvenuti al di sotto, o al di sopra dei 300 piedi.

NL 12/2024 9 marzo 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it