

O L'ELMETTO O LA CINTURA

Stanno diventando troppo frequenti i casi di passeggeri e attendenti di cabina seriamente feriti a causa di turbolenze in volo, e questa volta si deve registrare addirittura una vittima.

Volo Singapore Airlines 321 da Londra Heathrow a Singapore Changi; l'aereo è un Boeing 777 (9V-SWM). Il velivolo era partito dall'aeroporto di Heathrow ieri sera 20 maggio alle 22:38, con circa mezz'ora di ritardo rispetto all'orario di partenza previsto, le 22:05. Fino al confine con lo spazio aereo indiano l'aereo aveva mantenuto 31.000 piedi di quota (9.500 metri) prima di passare a FL 370 (11.200 mt) subito dopo aver superato l'India. A bordo dell'aereo si trovavano 211 passeggeri e 18 membri di equipaggio.

Erano le 9.00 di stamane (ora di Londra) e le 16 locali a Singapore quando l'aereo ha invertito la rotta e ha iniziato a scendere verso Bangkok. Il motivo dell'improvviso dirottamento è stata una emergenza a bordo causata da una forte, improvvisa turbolenza che ha provocato numerosi feriti e addirittura un morto. L'aereo è infine atterrato a Bangkok alle 15:45 ora locale. Al momento di scrivere questa newsletter non siamo in grado di specificare la nazionalità della vittima.

Uno studio del 2023 dell'Università di Reading nel Regno Unito che ha trattato specificatamente la turbolenza in aria libera ha appurato che le turbolenze "gravi" sono aumentate del 55% tra il 1979 e il 2020 sulle rotte del Nord Atlantico. Se c'è chi punta il dito ai cambiamenti nella velocità del vento ad alta quota, a causa del riscaldamento dell'aria dovuto alle emissioni di anidride carbonica, dobbiamo però precisare come a nostro avviso questa tipologia di incidente si è fatta più frequente con l'aumentare delle quote di crociera utilizzate dai velivoli di linea per i quali è ormai normale toccare i 39.000/41.000 piedi equivalenti ai 12 mila metri di altezza.

I radar sono in grado di rilevare le turbolenze causate dalle tempeste, ma le turbolenze in aria chiara ("CAT" Clear Air Turbulence) sono pressoché invisibili e l'unico modo per evitarle è che un velivolo che la attraversa lanci l'allarme mettendo in allerta coloro che volano sulla stessa rotta dietro di lui.

Uno dei più recenti casi di feriti a bordo (ben 119!) a causa di una improvvisa perdita di quota è quello accaduto il 7 ottobre 2008 al volo Qantas 72 che operava da Singapore a Perth, ma in quel caso la perdita di quota era stata causata da un guasto ai computer di bordo. Rimane indiscutibile il fatto che i casi di perdita di quota per improvvise turbolenze sono eventi alquanto ricorrenti e fintanto che non si potrà determinare con anticipo il fatto di dover attraversare una zona interessata da questo evento, il titolo che abbiamo dato a questa newsletter non è affatto esagerato.

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
✓	NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓	NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓	NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓	NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓	NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓	NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓	NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓	NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 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 È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it