

MAI SUCCESSO PRIMA

Voli a corto raggio che decidono di tornare all'aeroporto di partenza a causa di qualche imprevisto sono senz'altro accaduti, ma di voli che dopo aver sorvolato tratte oceaniche per diverse ore decidono di riattraversare l'Atlantico e tornare alla base di partenza non ne abbiamo ricordo.

Ora possiamo registrare negli annali dell'aviazione civile anche questa novità.

Il volo KLM KL685 era decollato da Amsterdam Schiphol con oltre un'ora di ritardo alle 15:06 ora locale di ieri 28 novembre diretto a Mexico City dove sarebbe dovuto atterrare alle 19.25 ora locale. Il servizio era svolto da un jumbo (B747-400) immatricolato PH-BFT il quale dopo quasi 6 ore di volo, giunto nello spazio aereo canadese ovvero avendo in pratica trasvolato completamente l'Atlantico ha invertito la rotta di 180 gradi ed è tornato ad Amsterdam.

Ufficialmente il motivo di questa quasi incredibile retromarcia è stata imputata dalla compagnia aerea alle condizioni sfavorevoli che erano previste intorno a Città del Messico a causa delle eruzioni del vulcano Popocatepetl.

In effetti questo vulcano nelle ultime settimane aveva iniziato ad dare problemi e il Centro messicano per la prevenzione dei disastri, CENAPRED, aveva riportato un'eruzione anche il 28 novembre, il giorno del volo KLM, alla quale avevano fatto seguito emissioni continue di vapore acqueo, gas e ceneri.

Secondo quanto ha comunicato la KLM due sono stati i motivi di questa decisione: in primo luogo l'atterraggio negli Stati Uniti o in Canada avrebbe potuto creare problemi di visto ai passeggeri. In secondo luogo, l'aereo aveva anche un carico di cavalli vivi a bordo, che presumibilmente avrebbe potuto avere problemi se fosse stato deciso di atterrare su uno scalo alternato.

Questo il comunicato ufficiale:

“Due to a volcanic eruption in Mexico, the flight KL685 Amsterdam-Mexico returned to Schiphol on Thursday 28 November. The flight landed safely at Schiphol at 2.30 AM, where the passengers disembarked normally and have been taken care of in Amsterdam. They will be rebooked on an alternative flight. Landing at another airport was not possible, because of the visa requirements of passengers and as there was a large cargo of horses on board.”

Ma non manca chi ha fatto presente che voli di altre compagnie fra cui vengono citate Lufthansa e Aeromexico hanno operato normalmente quel giorno sia in arrivo come in uscita dall'aeroporto di Città del Messico.

Safety Newsletter 45/2019 del 29 novembre 2019

Newsletters emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019** : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019** : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019** : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019** : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
- 21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
- 22/2019** : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)
- 23/2019** : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)
- 24/2019** : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)
- 25/2019** : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)
- 26/2019** : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)
- 27/2019** : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)
- 28/2019** : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)
- 29/2019** : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)
- 30/2019** : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)
- 31/2019** : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)
- 32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)
- 33/2019** : L'incidente di Treviso (2 luglio 2019)
- 34/2019** : Piovono clandestini dal cielo (3 luglio 2019)
- 35/2019** : Un decollo al rallentatore (19 luglio 2019)
- 36/2019** : Strani odori sugli A330NEO (26 luglio 2019)
- 37/2019** : Fumi a bordo: ormai è una abitudine (7 agosto 2019)
- 38/2019** : Doppio bird strike a Mosca (17 agosto 2019)
- 39/2019** : Qualcuno ha trovato i pezzi di un motore? (21 agosto 2019)
- 40/2019** : Cosa sta succedendo agli aerei? (23 agosto 2019)
- 41/2019** : A330 Air China prende fuoco al gate (28 agosto 2019)
- 42/2019** : Aeroporti per soli capitani (30 agosto 2019)
- 43/2019** : Rapporto finale sull'incidente al primo 737MAX (27 ottobre 2019)
- 44/2019** : Ennesimo caso di fumi tossici a bordo (28 novembre 2019)

www.air-accidents.com