

SICUREZZA VOLO 2016

Escludendo gli incidenti relativi a servizi locali con aerei di ridotte dimensioni e capacità, **nel 2016 sono sei gli eventi occorsi (*major accidents*) a servizi di linea passeggeri.**

- 3 febbraio : Congegno esplosivo esplose a bordo di un A321 decollato da Mogadiscio (1 vittima);
- 24 febbraio: Incidente nel Nepal a un DHC6 della Tara Airlines (23 vittime) ;
- 19 marzo: B737 della FlyDubai, incidente in avvicinamento a Rostov, Russia (62 morti);
- 19 maggio: A320 di Egyptair, precipitato nel Mar Mediterraneo (66 morti)
- 29 novembre: BAe146 LAMIA, incidente in avvicinamento a Medellin (71 morti);
- 7 dicembre: ATR42 PIA, aereo precipitato nella fase di crociera (48 morti);

In totale 271 vittime. Tenendo conto che l'incidente di Mogadiscio rientra sotto la categoria degli atti ostili contro aeromobili, dal punto di vista "tecnico" rimangono **solo cinque** eventi fatali occorsi a servizi di linea.

- **Daallo Airlines, 3 febbraio, Mogadiscio.** Le indagini hanno appurato che al passeggero 55enne rimasto ucciso dall'esplosione e seguente caduta nel vuoto era stato consegnato un laptop, contenente il congegno esplosivo, da due addetti aeroportuali . L'Airbus 321 (SX-BHS) era decollato da 15 minuti, si trovava in fase di salita ad una quota di 12.000 piedi ed era diretto a Djibouti.
- **Tara Airlines, 24 febbraio, Nepal.** Servizio domestico da Pokhara a Jomsom; il biturboelica DHC6 (9N-AHH) ha impattato una montagna a 10700 piedi di altezza (3260 metri). La causa è stata individuata in una perdita di "situational awareness" una volta che il velivolo è entrato in una formazione nuvolosa.
- **FlyDubai, 19 marzo, aeroporto di Rostov, Russia.** Il Boeing 737 (A6-FDN) è precipitato in condizioni meteo avverse durante il secondo tentativo di atterraggio. Il rapporto provvisorio emesso in data 20 aprile parla di possibile presenza di windshear. L'incidente ha sollevato polemiche sui turni di servizio della compagnia low cost incidentata.
- **Egyptair, 19 maggio, Mar Mediterraneo.** Il volo 804 Parigi-Cairo (SU-GCC) è precipitato nel mar Mediterraneo subito dopo aver chiuso i contatti con Atene controllo e essere entrato sotto la giurisdizione del Cairo. Alla data in cui scriviamo, le autorità egiziane anche se in possesso fin dal 16 giugno sia del CVR sia del FDR, non hanno ancora rilasciato alcun rapporto, nemmeno provvisorio, sulla sciagura. Le ultime notizie diffuse sono quelle relative alla presenza di fumo a bordo e ai dati ACARS.
- **LAMIA, 28 novembre, Medellin.** Il volo charter della compagnia boliviana LAMIA svolto con un RJ85 (CP2933) impatta il terreno a 11 miglia di distanza dall'aeroporto di Medellin. L'aereo non aveva imbarcato sufficiente carburante per il volo senza scalo che ha ricoperto (fuel starvation).
- **Pakistan International , PIA, 5 dicembre, Pakistan.** Volo domestico da Chitral a Islamabad effettuato con ATR42 (AP-BHO). E' precipitato in località Abbotabad; investigazioni in corso. Lo stesso aeromobile il 30 maggio 2009 era stato danneggiato a causa di un runway excursion durante l'atterraggio a Lahore.

Gli altri due eventi che hanno riguardato servizi "scheduled" sono avvenuti in data 31 agosto e 2 ottobre. In entrambi i casi l'aereo era un Cessna 208 (N752RV ; N208SD) della stessa compagnia aerea, la statunitense "Ravn Alaska" . Questi due eventi che hanno provocato complessivamente 6 vittime (3+3) sono avvenuti su collegamenti locali nello Stato dell'Alaska.

TABELLA 1-INCIDENTI MORTALI A SERVIZI DI LINEA (SCHEDULED) 2013:2015

	(atti ostili esclusi)		(atti ostili inclusi)	
	Eventi	Vittime	Eventi	Vittime
2013	12	196	12	196
2014	8	630	10	929
2015	5	258	5	258
2016	7	276	8	277

Aldilà del numero incidenti e vittime "contenuto" anche nel 2016, così come lo era stato nel 2015, sul settore continuano a gravare non poche ombre.

Iniziamo con il caso di **MH370**. Le più recenti notizie sull'incredibile scomparsa del Boeing 777 (9M-MRO) avvenuto l'8 marzo 2014, risalgono al 2 novembre scorso quando l'ATSB (Australian Transport Safety Bureau) ha pubblicato un nuovo rapporto (AE 2014-054). Secondo quest'ultimo studio gli investigatori ritengono che gli ultimi momenti del volo siano stati caratterizzati da una rapida discesa con i flaps non estesi. E' stata inoltre ridisegnata la zona delle ulteriori, future ricerche. Ventidue sono in tutto i pezzi ritrovati su varie coste del continente africano. Per chi volesse saperne di più su questo specifico aspetto suggeriamo le due seguenti fonti:

<http://www.mh370.gov.my/phocadownload/News/Summary%20of%20Debris%20Recovered%20-%2014Oct2016.pdf>

<http://www.mh370.gov.my/index.php/en/416-summary-of-possible-mh370-debris-recovered-14-october-2016>

Sulla scomparsa del Boeing 777 va annotato come nel corso del 2016 si sia praticamente concluso lo scandagliamento del fondo marino effettuato su una area di 110.000 km. quadrati. Una area che era stata dettagliatamente delimitata da esperti satellitari, da autorità in correnti marine con la supervisione di professionisti della safety: ebbene la ricerca è clamorosamente fallita, dal momento che nell'area ove si riteneva fosse finito il volo del B777 non è stata rinvenuta traccia del velivolo. Si è deciso di continuare gli scandagliamenti del fondo oceanico che si dovrebbero questa volta concludere a Gennaio/Febbraio del 2017.

Altro argomento di preoccupazione per la comunità aeronautica è il ripetersi di incidenti pressoché giornalieri di "**fume events**" eventi sui quali ancora vi è molta latitanza da parte delle compagnie aeree.

L'ultimo clamoroso caso, fra i tanti verificatisi nel corso dell'anno, è quello avvenuto il 25 ottobre allorché un A380 della British Airways decollato da San Francisco diretto a Londra (G-XLEB) ha dovuto effettuare un atterraggio di emergenza a Vancouver in quanto la cabina è stata interessata da un *fume event*. Il pilota ha dichiarato lo stato di "PAN" ha scaricato il carburante e si è diretto su Vancouver. 25 persone fra passeggeri ed equipaggio sono state portate in ospedale per inalazione di fumo e relativi accertamenti.

Le caratteristiche con le quali si manifesta un fumo tossico possono essere diverse: qualcuno parla di odore simile a quello dei calzini sporchi, qualcuno più semplicemente di odore irritante e disgustoso, ma il particolare su cui riflettere è che in non poche occasioni i piloti hanno

dichiarato di essersi sentiti confusi, affetti da vertigini, con irritazioni agli occhi e alla gola, con nausea quasi fossero sul punto di venir meno. I sintomi descritti possono variare da evento a evento così come è capitato che un pilota più dell'altro, che pure era nella stessa cabina, ne ha sofferto in modo più marcato.

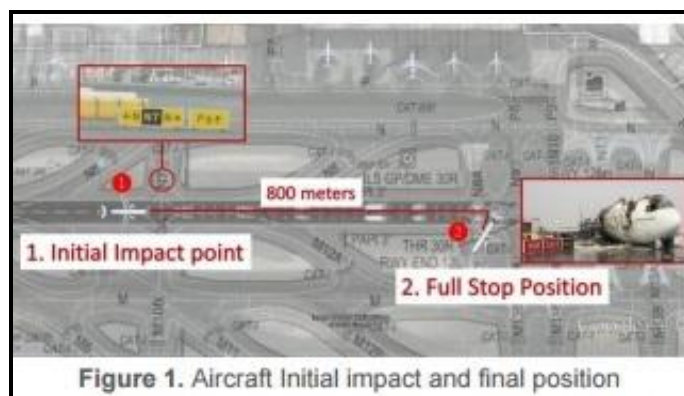
Bisogna tener presente che anche se non si è registrata alcuna vittima "ufficiale" direttamente imputabile ad un incidente da fumo tossico, un evento del genere comporta nella pressoché totalità dei casi il dirottamento sull'aeroporto più vicino o, se il fenomeno si manifesta nella fase di salita, all'immediato ritorno all'aeroporto di partenza. Ora è risaputo che anche se l'evento si conclude con tutti i passeggeri che possono raccontare la loro avventura, l'annuncio dato a bordo di una diversione sull'aeroporto più vicino mentre la cabina è piena di vapori o fumi, non è certo l'esperienza più rassicurante che possa accadere ad un passeggero.

Nel corso dell'anno anche la nostra stampa nazionale si è occupata di questo argomento nel riportare la notizia di un pilota francese della compagnia EasyJet il quale ha citato in giudizio il suo datore di lavoro presentando istanza al procuratore di Bobigny (Île-de-France) per "*attentato involontario all'integrità della persona, messa in pericolo della vita altrui e inganno*". Su quest'ultimo caso abbiamo pubblicato una specifica Newsletter in data 20 ottobre 2016.

Incidenti significativi

Fra gli incidenti senza vittime, che si sono verificati nel corso dell'anno ci soffermiamo su tre in particolare.

- 3 agosto 2016. All'aeroporto di Dubai, un **Boeing 777 della Emirates (A6-EMW)** viene praticamente distrutto dal fuoco che divampa in un motore subito dopo la toccata sulla pista di atterraggio. Il rapporto preliminare emesso con encomiabile solerzia in data 7 settembre non precisa se il TO/GA è stato attivato nel momento in cui il pilota ha iniziato la riattaccata. Comunque nelle appendici del rapporto è mostrata una pagina del FCOM (Flight Crew Operating Manual) che descrive la procedura del go-around avvertendo: "*The TO/GA switches are inhibited when on the ground and enabled again when in the air for a go around or touch and go.*" Durante le operazioni di soccorso in favore di equipaggio e passeggeri un vigile del fuoco ha perso la vita.



Dal rapporto AIFN/0008/2016 General Civil Aviation Authority UAE del 7 settembre 2016 (pagina 10)

●29 ottobre 2016. All'aeroporto di Chicago O'Hare, un **Boeing 767 di American Airlines** (N345AN) viene interessato da un incendio al motore durante la fase di decollo. Anche se i danni all'aeromobile non sono stati così estesi come nell'evento di Dubai, non si sa ancora se l'aereo potrà tornare in linea. Il rapporto preliminare emesso dall'NTSB parla di frattura da fatica specificando che: *"The right hand engine's stage 2 high pressure turbine disk had fractured into at least 4 pieces, one piece went through the right hand wing, over the fuselage and into a UPS warehouse"* (vedi immagine sottostante).



Recovered stage 2 HPT disk pieces (Credits: NTSB)

Immagine tratta dal rapporto NTSB datato 4 novembre: *"NTSB issues Investigative update on uncontained engine failure accident involving a wide body jetliner"* (pagina unica)

●5 agosto 2016 aeroporto di Bergamo. Un **Boeing 737 della Dhl** (HA-FAX) appartenente al vettore ASL-Hungary finisce fuori pista durante la fase di atterraggio a Bergamo; l'aereo proveniva da Parigi CDG. L'ANSV ha emesso in data 21 settembre un rapporto preliminare nel quale si specifica che l'aereo stava effettuando un atterraggio ILS sulla pista 28 con vento da 310 gradi a 15 nodi, ma toccava la pista ben 2000 metri oltre la testata. Nelle 48ore che hanno preceduto l'incidente, avvenuto alle 04.07 ora locale, risulta che i due piloti avevano effettuato voli notturni anche nelle due notti precedenti. Si tratta di voli denominati in gergo "red eye flights"



Incidente di Bergamo: immagine tratta dal rapporto preliminare dell’Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

Attentati contro velivoli di linea

Premettendo che ancora non si hanno dettagli su quanto realmente accaduto a bordo di Egyptair 804, allo stato attuale di conoscenza, l’unico atto perpetrato nel 2016 contro aerei di linea che ha provocato vittime è quello occorso il 3 febbraio all’Airbus di Daallo Airlines del quale abbiamo trattato. Dalle indagini effettuate il congegno esplosivo era contenuto in un laptop consegnato a un passeggero (l’unica vittima risucchiata all’esterno dopo che si era verificato un foro sulla carlinga provocato dall’esplosione) da due addetti aeroportuali.

Servizi Cargo

Nel 2016 non sono mancati incidenti mortali a velivoli in servizio tutto-cargo, o courier. Il nostro database (www.air-accidents.com) ne registra cinque:

8 gennaio. Canadair RJ200 (SE-DUX) in volo da Oslo a Tromso, precipita durante la fase di crociera provocando la morte dei due membri di equipaggio. Il rapporto investigativo è stato pubblicato il 12 dicembre: *“The accident was caused by insufficient operational prerequisites for the management of a failure in a redundant system.”* Ciò che si è verificato è la perdita di consapevolezza situazionale a seguito di un guasto all’IRU, Inertial Reference Unit.

9 marzo. Un Antonov 26 della True Aviation (S2-AGZ) , compagnia del Bangladesh, precipita subito dopo il decollo dall’aeroporto di Cox’s Bazar. Morti i 3 occupanti.

31 ottobre. DHC4 della compagnia indonesiana Trigana Air Service (PK-SWW). L'aereo ha impattato una montagna a quota 3650 metri, a 12 chilometri dall'aeroporto di destinazione, Ilaga. Morti i 4 occupanti. Da notare che in data 15 agosto 2016 la statunitense **FAA ha riammesso l'Indonesia sotto il rating "1"**.

Secondo il corrente rapporto della FAA tutti gli Stati rientrano sotto la categoria "uno" ("*meets ICAO standards*") tranne:

- Bangladesh
- Barbados
- Curacao
- Ghana
- Sint Maarten
- Thailandia
- Uruguay

5 dicembre. Swearingen SA227 Metro III della compagnia Usa Key Lime Air (N765FA). L'aereo è precipitato in località Pelham, Georgia, Usa, appena lasciata la quota di crociera per iniziare la discesa verso la sua destinazione Albany, Regional Airport. A bordo solo 1 pilota.

21 dicembre. Boeing 727 colombiano della Aerosucre (HK4544). Non è riuscito a guadagnare quota al decollo ed è precipitato a pochi metri dalla fine pista dell'aeroporto Puerto Carreno di Cumaribo in Colombia; 5 morti ed 1 superstite. L'aereo era diretto a Bogota.

Decessi ai comandi

Chi ci segue sa bene che il caso di un pilota che muore ai comandi di un aereo di linea viene da noi considerato come un incidente a tutti gli effetti. Anche nell'anno 2016 purtroppo dobbiamo registrare l'evento di un pilota deceduto ai comandi di un velivolo di linea.

E' accaduto il 1 marzo 2016 su un A321 della Saudia in volo da Bisha a Riyadh. Il capitano aveva 50 anni è morto ai comandi e l'aereo è stato portato a destinazione senza particolari problemi dal copilota. Nell'incidente dell'anno precedente, il 2015, il 5 ottobre durante il volo American Airlines 550 tra Phoenix e Boston il capitano di anni 57 anni è mancato per un attacco cardiaco. Il secondo pilota ha dirottato su Syracuse ove l'Airbus 320 è atterrato senza ulteriori problemi.

Il 21 marzo 2016 Paul Whyte pilota (first officer) presso la Qantas, è morto quando il suo Cessna 172 (VH-XZZ) è precipitato in mare durante un volo privato originato dall'aeroporto di Lismore. La stampa australiana ha ripetutamente avanzato l'ipotesi di suicidio per problemi familiari. L'ATSB australiana sta conducendo una inchiesta la quale ancora non si è conclusa. Il relitto del velivolo è stato individuato.

Lo stato di salute mentale dei piloti di linea è stato recentemente oggetto di uno studio dell'EASA che ha proposto alcune raccomandazioni alla Commissione Europea. L'argomento è stato commentato nella nostra Newsletter n. 48/2016.

Nella **tabella 2** proponiamo i dati relativi alla criticità delle varie fasi di volo. I dati si riferiscono al triennio 2014-2016 e prendono in considerazione tutte le tipologie di volo con esclusione degli atti ostili.

Tabella 2

TRIENNIO 2014:2016 INCIDENTI MORTALI PER FASE DI VOLO

Years 2014-2016: Safety x phase of flight

(Tutte le tipologie, esclusi atti ostili contro l'aeromobile)

DECOLLO/Take off:	2
SALITA INIZIALE/Initial Climbing:	9
IN ROTTA/Enroute:	19
DISCESA/Descent	5
AVVICINAMENTO/Approach	3
ATTERRAGGIO/Landing	3

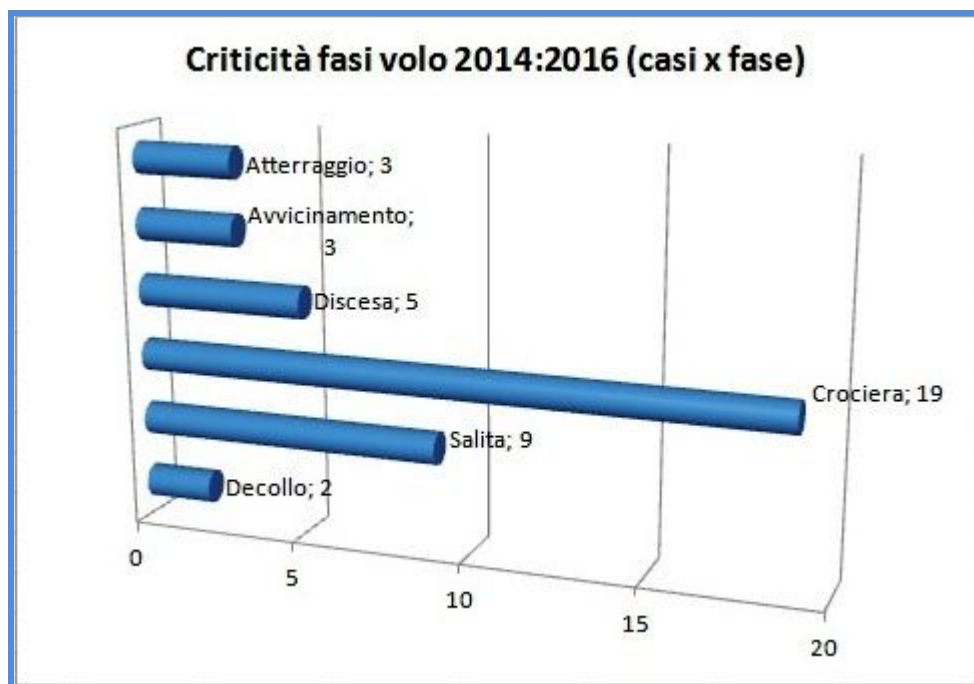


Tabella 3

Anni 2012-2016: Safety per Regione di appartenenza della registrazione del vettore

Years 2012-2016: Safety per Region of Carriers' Registration

(Tutte le tipologie SCH/CGO/CHA, esclusi atti ostili contro l'aeromobile)

Regione di registrazione del vettore	Take Off N°	N° of Fatal Accidents	1 event every take off:
EUROPA+EUROPA EST	40.303.000	9	4.478.000 (inclusi Paesi Est Europa) 20.151.500 (esclusi Paesi Est Europa)
AFRICA	4.833.000	18	268.500
MIDDLE EAST	5.840.000	2	2.920.000
ASIA/PACIFICO	45.246.000	21	2.154.500
NORD AMERICA	54.616.000	17	3.212.700
CAR & SUD AMERICA	13.433.000	19	707.000

QUALE E' LA REGIONE PIU' SICURA?

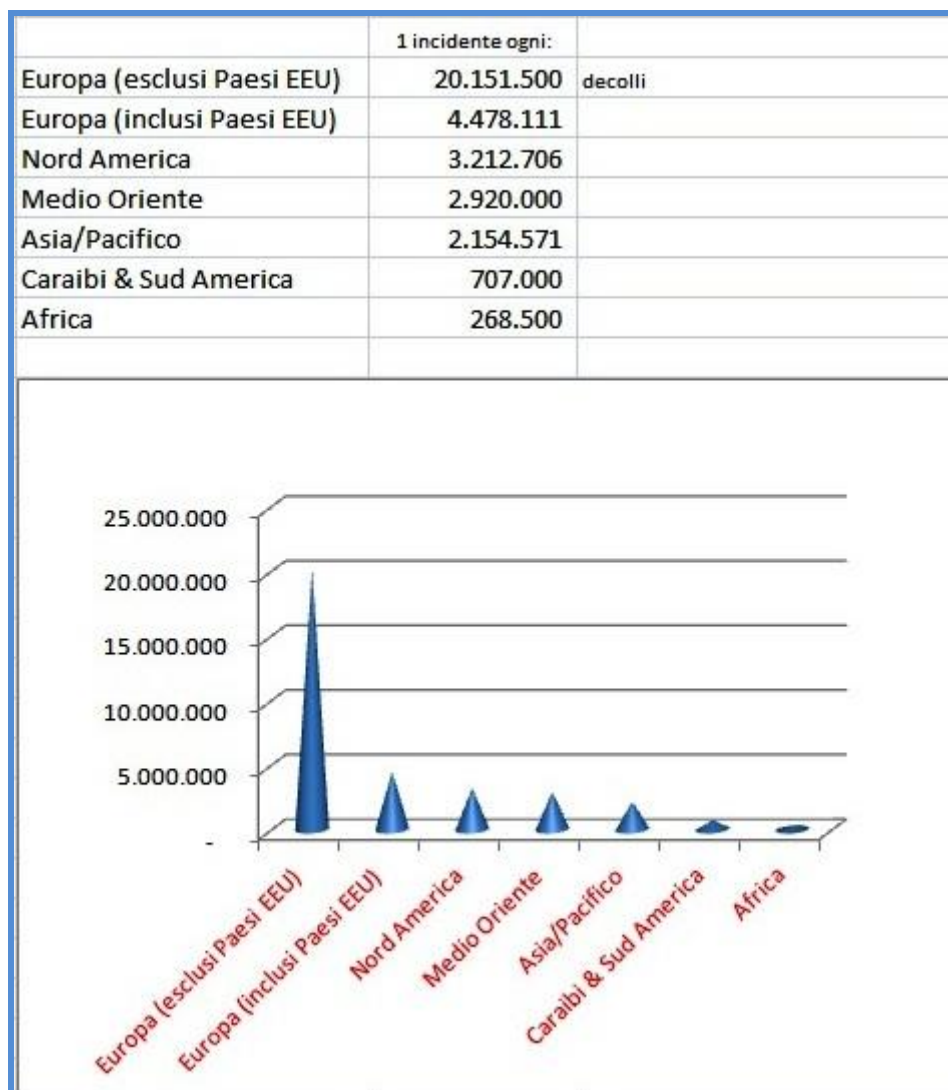
- 1) EUROPA 1 incidente ogni 4.478.000 decolli
- 2) NORD AMERICA 1 incidente ogni 3.212.700 decolli
- 3) MEDIO ORIENTE 1 incidente ogni 2.920.000 decolli
- 4) ASIA/PACIFICO 1 incidente ogni 2.154.500 decolli
- 5) CAR & SUD AMERICA 1 incidente ogni 707.000 decolli
- 6) AFRICA 1 incidente ogni 268.500 decolli

Come si può osservare se si escludono incidenti avvenuti in territori dell'Europa dell'est, è l'area europea occidentale quella più virtuosa con 1 incidente fatale ogni 20.1 milioni di decolli, seguono Nord America e Medio Oriente rispettivamente con un incidente ogni 3.2 milioni di decolli e 2.9, seguita da Asia/Pacifico, Caraibi/Sud America, all'ultimo posto il continente africano con un incidente ogni 268 mila decolli. La regione Europa risulta comunque al primo posto anche includendo gli incidenti avvenuti nei paesi ex-URSS.

Facciamo presente che il nostro sito oltre ad offrire una ampia varietà di statistiche è l'unico a fare una distinzione fra paesi europei "occidentali" e quelli appartenenti all'ex Europa "orientale".

Nell'anno 2016 dei 9 incidenti occorsi nella regione europea, ben 7 sono avvenuti in Paesi da noi ricompresi sotto la regione EEU (Eastern Europe Countries).

Sei dei sette incidenti hanno coinvolto specificatamente vettori EEU.



Il distacco fra la sicurezza finora offerta dai vettori europei è ben evidenziata nel grafico sovrastante.

COMPARAZIONE VITTIME **IN ITALIA** PER INCIDENTI STRADALI CON VITTIME **IN TUTTO IL MONDO** PER INCIDENTI AEREI

	<i>Italia</i>	<i>Mondo</i>
2013	3.385	196
2014	3.381	929
2015	3.419	258
Totale	10.185	1.383

N.B. Nella sovrastante comparazione non è possibile riportare il 2016 in quanto i dati di fonte Istat sulle vittime stradali vengono resi noti nel mese di giugno dell'anno successivo a quello di riferimento.

AAR- Safety Newsletter (52/16), 30 Dicembre 2016

www.air-accidents.com

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATTERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"
- 39/2016 (1 novembre): ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO
- 40/2016 (5 novembre): PILOTA PREMIATO, CONTROLLORI SOSPESI PER UNA RUNWAY INCURSION
- 41/2016 (8 novembre): SCOPPIA MOTORE A UN B767 IN FASE DI DECOLLO
- 42/2016 (17 novembre): ANDE SEGRETE, CORPI CONGELATI DI PILOTI E RELITTI TORNANO ALLA LUCE DOPO DECENNI
- 43/2016 (23 novembre): UN ROBOT AL POSTO DEL CO-PILOTA
- 44/2016 (30 novembre): L'INCIDENTE DI MEDELLIN
- 45/2016 (1 dicembre): MEDELLIN, CONFERMATA LA CAUSA CARBURANTE
- 46/2016 (2 dicembre): SICUREZZA VOLO, ESISTE UN PROBLEMA CARBURANTE?
- 47/2016 (5 dicembre): DOPO DUE INCIDENTI (TROPPO RAVVICINATI) CHIUDE TRANSASIA
- 48/2016 (9 dicembre): L'EASA E I PILOTI CON PROBLEMI MENTALI
- 49/2016 (16 dicembre): ATTERRAGGIO SENZA ILS: L'ENTE REGOLATORE E' RESPONSABILE?
- 50/2016 (23 dicembre): SINISTRA O DESTRA? , QUANDO IL CONTROLLORE SBAGLIA
- 51/2016 (27 dicembre): LO STRANO FATTO DEI TUPOLEV 154