

## RAPPORTO SICUREZZA VOLO 2025

Il 2025 verrà ricordato per essere stato il primo anno in cui è avvenuto un incidente fatale al velivolo Boeing 787 "Dreamliner". La macchina entrata in servizio di linea nell'ottobre 2011 con la All Nippon Airways vola oggi in oltre 1.000 esemplari. L'incidente fatale, il più tragico del 2025, ha visto precipitare subito dopo il decollo un 787-8 di Air India che era in servizio fra Ahmedabad e Londra-Gatwick, l'incidente oltre ad aver provocato la morte di 241 occupanti a bordo su 242, ha purtroppo registrato anche 19 vittime a terra nell'edificio sul quale si è schiantato il velivolo; un solo passeggero a bordo è rimasto miracolosamente vivo. Le indagini sulla causa della sciagura ancora non sono state finalizzate e per il momento l'ipotesi di spegnimento motori causato volontariamente da uno dei due piloti non è stata confermata. Nessun fermo ai 787 è stato effettuato.

Il primo incidente dell'anno è stato quello occorso a Washington il 29 gennaio allorché il volo PSA Airlines 5342, commercializzato come volo American Eagle 5342, operato da un Bombardier CRJ700, si è scontrato con un elicottero Sikorsky UH-60 Black Hawk dell'Esercito degli Stati Uniti sopra il fiume Potomac. La collisione è avvenuta a mezzo miglio dalla pista 33 dell'aeroporto Nazionale di Washington-Reagan provocando la morte di tutte le 67 persone a bordo di entrambi gli aeromobili (64 sull'aereo, 3 sull'elicottero). L'11 marzo 2025, l'NTSB ha pubblicato un rapporto preliminare, accompagnato da due raccomandazioni urgenti alla FAA in materia di decongestionamento del traffico aereo. Gli investigatori hanno esaminato anni di avvicinamenti ravvicinati tra elicotteri e aerei commerciali nei pressi dell'aeroporto Reagan, scoprendo che dal 2011 "è stato attivato almeno un avviso di risoluzione del sistema anticollisione (TCAS) al mese".

Complessivamente nel 2025 nei servizi di linea regolari (scheduled) si sono registrate 365 vittime a fronte di quattro incidenti; nel 2024 si erano avuti cinque incidenti fatali con 299 vittime. L'aumento nel numero morti è chiaramente dovuto al fatto che è stato coinvolto un aereo a larga capacità quale è il 787.

Anche nel 2025 i rischi principali affrontati dalle compagnie aeree includono un numero crescente di incidenti dovuti a turbolenze in volo in cui i passeggeri e l'equipaggio rimangono gravemente feriti e il sempre presente *bird strike*. Purtroppo fra gli incidenti del 2025 va registrato anche un atto ostile accaduto il 17 Aprile nel Belize di cui forniamo i dettagli più avanti.

In aggiunta a quanto già annotato nei commenti della sicurezza volo 2024, dobbiamo aggiungere che in data 30 dicembre 2024 un attendente di cabina della compagnia Swiss il cui volo il 23 dicembre era stato oggetto di un dirottamento a Graz causa fumi tossici a bordo, è morto. Da quando è esploso il caso dei "fumi tossici a bordo" quanto avvenuto al volo Swiss rappresenta il primo evento in cui si è registrata una morte "in diretta", dopo pochi giorni dall'incidente.

Nel 2025 è proseguito con regolarità il normale ristabilimento delle operazioni rispetto a quanto avvenuto nel periodo 2020:2023 anni caratterizzati dapprima dalla pandemia Covid e poi da una progressiva ripresa delle operazioni; va sempre ricordato come l'anno 2019 -ultimo anno che ha preceduto lo stop Covid 2020/2021- rimanga ancora l'anno di riferimento per eventuali paragoni e raffronti.

Fatta tale premessa, il 2025 per quanto riguarda la sicurezza del volo riferita a servizi di linea si può definire un anno abbastanza stabile che si è aperto con la collisione in volo avvenuta a Washington e non ha fatto registrare incidenti di rilievo fino a quello di Air India avvenuto a Giugno.

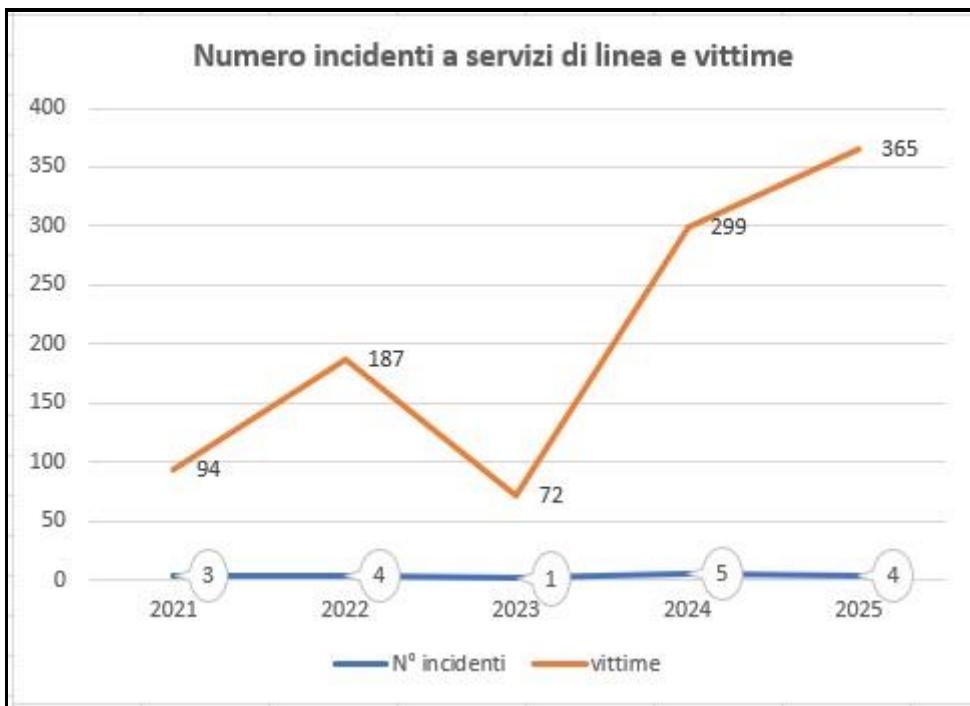
Queste le *occurrences* con vittime registrate nel 2025 a velivoli **di linea passeggeri (SCH)**:

- **30 Gennaio:** CRJ701 di American Eagle (N709PS) 64 morti a bordo per collisione con un elicottero militare (3 morti), durante la fase di avvicinamento finale all'aeroporto di Washington-Reagan;
- **17 Marzo:** Bae3212 della compagnia dell'Honduras Lanhsa (HR-AYW), precipitato in fase di prima salita, 12 vittime. Il volo operava fra la città di Roatan (MHRO) e La Ceiba (MHLC);
- **12 Giugno:** Boeing 787 di Air India (VT-ANB), precipitato subito dopo il decollo, 241 vittime a bordo, 19 vittime a terra;
- **24 Luglio:** Antonov 24 della compagnia russa Argana (RA-47315) precipitato durante la fase di discesa, 48 vittime. Il volo operava fra la città di Blagoveshchensk (UHBB) e Tynda (UHBW).

#### INCIDENTI MORTALI A SERVIZI DI LINEA (SCHEDULED) 2019:2025

		(atti ostili esclusi)		(atti ostili inclusi)	
		Eventi	Vittime	Eventi	Vittime
2019	7	246		8	247
2020	3	121		4	297+1
2021	3	94		3	94
2022	4	187		4	187
2023	1	72		1	72
2024	4	261		5	299
2025	4	365+19		4	365+19

L'andamento della incidentalità nel trasporto aereo commerciale è ben visibile nel grafico che segue il quale mostra numero incidenti e numero vittime negli ultimi 5 anni (compresi anche gli atti ostili contro l'aeromobile). Precisiamo che nel numero vittime sono escluse quelle a terra. Si tenga presente che il numero vittime è riferito a tutti i servizi regolari di linea avvenuti nel mondo che nel 2025 hanno registrato 5 miliardi di passeggeri trasportati.



- **Incidenti a servizi charter/executive**

Il più tragico incidente in questa tipologia di servizi è avvenuto il 29 Gennaio quando un Beechcraft 1900 della compagnia ugandese Eagle Air (5X-RHB) noleggiato dalla Greater Pioneer Operating Company (GPOC) per trasportare i lavoratori del settore petrolifero dalla GPOC Unity Airstrip e diretto a Juba è precipitato subito dopo il decollo provocando la morte di tutti i 20 occupanti a bordo. Ancora in Africa dobbiamo registrare la caduta di un Cessna 208 (5Y-CCA) questa volta di una compagnia keniota, la Mombasa Air Safari, avvenuto il 28 Ottobre. A bordo dell'aereo che effettuava un collegamento turistico fra Ukunda (HKUK) per l'aeroporto di Kichwa Tembo (HKTB), situato vicino al Parco Nazionale del Serengeti popolare destinazione turistica, si trovavano oltre al pilota 10 passeggeri, otto cittadini ungheresi e due cittadini tedeschi, tutti deceduti.

Il 6 Febbraio in Alaska è caduto un altro Cessna 208 (N321BA) dell'operatore Bering Air che ha causato la morte di tutti i 10 occupanti a bordo.

Il 17 Aprile 2025 infine è occorso un incidente che rientra nella casistica degli atti illeciti contro l'aeromobile. Un Cessna 208 (V3-HIG) dell'operatore del Belize Tropic Air è stato dirottato da un passeggero armato di coltello mentre volava tra le città di Corozal e San Pedro, in Belize. Il dirottatore è stato ucciso a colpi d'arma da fuoco da un passeggero armato dopo che l'aereo ha effettuato un atterraggio di emergenza all'aeroporto internazionale Philip SW Goldson. Illesi gli altri 15 a bordo, compreso il pilota.

La lista completa degli incidenti rientranti sotto questa tipologia è reperibile sul sito [air-accidents.com](http://air-accidents.com)

- **Vittime a terra**

Nell'incidente occorso il 12 giugno al B787 di Air India si sono registrate 19 vittime a terra. Ma a questo numero vanno aggiunte le 11 persone morte a seguito della caduta dell'MD11 tutto cargo della UPS avvenuto a Louisville e le 2 persone che si trovavano a bordo di un'auto investita dal 747

della Emirates Skycargo finito fuori pista a Hong Kong. In totale nel 2025 a seguito di incidenti aerei registriamo 32 vittime a terra.

A puro titolo di cronaca e non certo perché rientrante fra passeggeri o equipaggio dobbiamo ricordare che in data 8 luglio 2025 all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, intorno alle ore 10:20, un uomo, è entrato nel parcheggio dell'aeroporto di Orio al Serio a Bergamo guidando contromano lungo una corsia riservata agli autobus. Dopo aver abbandonato il veicolo, si è diretto a piedi verso l'area arrivi del terminal. Una volta raggiunta la sala arrivi, ha iniziato a correre, attirando l'attenzione di due agenti della polizia di frontiera, che si sono messi al suo inseguimento. Approfittando dell'affollata area arrivi, l'uomo si è infilato attraverso una porta scorrevole con accesso esclusivo ed è entrato nell'area ritiro bagagli. Lì, ha violato una porta di sicurezza, ottenendo l'accesso non autorizzato all'area operativa lato volo dell'aeroporto.

Una volta sulla pista di rullaggio, si è avvicinato a un A319 Volotea (EC-MTF) in partenza per Oviedo, in Spagna. Inizialmente ha raggiunto il motore destro, che era spento, e ha tentato di salirci sopra, ma non ci è riuscito. Si è quindi lanciato sotto la fusoliera verso il motore sinistro, che era ancora acceso, e si è lanciato a capofitto dentro. Questa vittima non è rientrata nelle nostre statistiche.

#### • ***Servizi cargo/Courier***

L'anno è stato funestato da due incidenti di notevole rilevanza occorsi ad un MD11 della UPS (N259UP) e ad un Boeing 747 della Emirates Sky Cargo (TC-ACF). Il primo incidente è avvenuto a Louisville nel Kentucky il 4 novembre ed ha avuto serie conseguenze in quanto la FAA dopo le prime ispezioni ha emanato una Airworthiness che ha in pratica messo a terra tutti gli MD11 e MD10 ancora in servizio. E' accaduto che nel pilone supporto motore che si è distaccato durante il decollo l'NTSB ha rilevato tracce di cricche da fatica oltre ad aree di cedimento per sovrasollecitazione. In questo incidente abbiamo avuto 3 vittime a bordo del velivolo e 11 a terra. Il secondo incidente avvenuto il 20 Ottobre ha visto coinvolto un 747 cargo operato dalla compagnia ACT Airlines per conto della Emirates SkyCargo. Il volo proveniva da Dubai ed era in atterraggio all'aeroporto di Hong Kong. L'aereo è stato distrutto uscendo dal lato sinistro della pista 07L durante l'atterraggio all'Aeroporto Internazionale di Hong Kong, Chek Lap Kok. Ma prima di arenarsi in mare ha colpito un mezzo di assistenza a terra aeroportuale e i due occupanti del veicolo sono morti. I quattro membri dell'equipaggio sono stati tratti in salvo.

#### • ***L'incidente di Air India***

Su questo incidente che ha provocato anche 19 vittime a terra, è stato rilasciato un Rapporto Preliminare, ma è d'obbligo avvertire che la causa dello stesso non è stata ancora accertata.

Il 12 giugno 2025, il B787-8 di Air India (VT-ANB) era giunto all'aeroporto di Ahmedabad operando il volo AI423 da Delhi. L'aereo era atterrato alle 11:17 ora locale. L'equipaggio di questo volo aveva riportato un difetto nello nel Tech Log riguardante lo Stabilizer Position Transducer, un sensore che rileva la posizione dello stabilizzatore orizzontale di un aereo. Il problema veniva risolto secondo le specifiche previste di Air India e l'aereo veniva autorizzato al volo successivo e cioè operare sul collegamento AI171 da Ahmedabad a Gatwick che prevedeva la partenza alle ore 13.10 locali. A bordo c'erano 230 passeggeri, di cui 15 in

business class e 215 in economy class, inclusi due neonati. Il peso al decollo rientrava nei limiti consentiti e l'autorizzazione al decollo veniva rilasciata alle 14:37 UTC. Secondo i dati EAAR (Enhanced Aircraft Flight Recorder), l'aereo superava la velocità di decisione al decollo V1 e raggiungeva i 153 nodi IAS alle 14:38:33. La velocità Vr (155 nodi) veniva raggiunta come da EAAR alle 14:38:35. I sensori aria/terra dell'aereo sono passati alla modalità aria, in linea con il decollo avvenuto alle 14:38:39.

Alle 14:38:42 l'aereo raggiungeva la velocità massima registrata di 180 nodi IAS e subito dopo, gli interruttori di interruzione del carburante del Motore 1 e del Motore 2 sono passati dalla posizione RUN a CUTOFF uno dopo l'altro con un intervallo di 01 sec. I motori N1 e N2 hanno iniziato a diminuire rispetto ai valori di decollo, mentre l'alimentazione di carburante ai motori veniva interrotta. Nella registrazione vocale della cabina di pilotaggio, si sente uno dei piloti chiedere all'altro perché il flusso si fosse interrotto. L'altro pilota rispondeva di non aver toccato nulla. Riprese dalle telecamere aeroportuali hanno mostrato l'attivazione della turbina Ram Air (RAT) durante la salita iniziale subito dopo il decollo. Non si osserva alcuna attività significativa di uccelli in prossimità della traiettoria di volo. L'aereo iniziava a perdere quota già prima di attraversare il muro perimetrale dell'aeroporto.

Alle 14:39:05 UTC, uno dei piloti trasmetteva il messaggio di "MAYDAY." Da terra venivano attivati i servizi antincendio e di emergenza.

Intanto essendosi diffusa la notizia dell'attivazione delle leve blocco motori, i media diffondevano la notizia che l'incidente era stato causato da una volontaria azione di uno dei piloti, proponendo quindi la soluzione del suicidio. A causa di ciò il 17 luglio 2025, l'AAIB indiana pubblicava un appello, in risposta a vari resoconti mediatici che sollevavano affermazioni premature sul suicidio, dichiarando: *"A questo punto, è troppo presto per giungere a una conclusione definitiva. L'indagine dell'AAIB non è ancora completa. ... Pertanto, l'AAIB invita tutti gli interessati ad attendere la pubblicazione del rapporto finale dell'indagine, una volta completata l'indagine stessa".*

### ***Rapporti investigativi attivati nel 2025***

La ANSV ha aperto una indagine, tutt'ora non conclusa, sull'incidente occorso in data 20 Settembre all'Airbus 320 della compagnia Air Arabia Maroc (CN-NML). L'aereo operava un ferry flight da Catania a Amman con a bordo 2 piloti e quattro membri di cabina. Poco dopo il decollo che avveniva alle ore 21.56 UTC, l'aereo ha iniziato una pericolosa discesa e a bordo sono scattati gli allarmi GPWS. La corretta traiettoria è stata recuperata quando l'aereo era vicino alla superficie del mare. La minima altitudine registrata è stata di 41 piedi (12,5 m). Recuperata la corretta quota il volo ha proseguito verso destinazione, dove è stato effettuato un atterraggio senza incidenti. L'evento è stato segnalato all'ANSV dall'operatore dopo l'analisi FDM, a seguito di un ASR (Air Safety Report) del comandante del volo. La ANSV ha classificato l'evento come incidente grave.

### ***INCIDENTI CON INDAGINI ANCORA APERTE***

- China Eastern 5735 (21 marzo 2022)

Nessuna sostanziale novità su questo incidente che ha provocato 132 vittime (9+123). Il Boeing 737-800NG,(B-1791) si trovava a 29.100 piedi in cielo limpido sopra le colline della Cina meridionale, apparentemente pronto per una discesa senza problemi a Guangzhou sua destinazione finale. L'aereo, era stato consegnato nel 2015; nulla da condividere con la tristemente nota serie MAX che ha dato problemi. Il 20 marzo 2023 la CAAC aveva dichiarato che l'indagine era in pieno

svolgimento. Alla vigilia del primo anniversario, nel marzo 2023, la CAAC rilasciava una dichiarazione provvisoria insolitamente breve in cui affermava che l'indagine era ancora in corso a causa della natura "molto complicata e molto rara" dell'incidente. Il 22 marzo 2024 il CAAC ha rilasciato un'altra dichiarazione in cui si afferma che si sta conducendo "un'indagine tecnica speciale sulla struttura dell'aereo, sul sistema di controllo del volo, sul motore e sugli altri rottami, analizzando l'assetto dell'aereo e i componenti di controllo-chiave prima che si schiantasse al suolo."

In rete sono circolate voci che indicano la possibilità che l'incidente sia stato causato dal suicidio di uno dei due piloti.

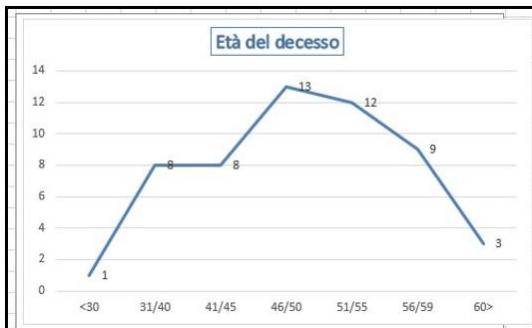
- **Volo 370 Malaysia Airlines (7 marzo 2014)**

E' il volo Kuala Lumpur-Pechino della Malaysia Airlines operato dal Boeing 777 immatricolato 9M-MRO e scomparso in data 7 marzo 2014 con 239 persone a bordo. Dopo una ricerca durata tre anni su oltre 120.000 chilometri quadrati (46.000 miglia quadrate) di oceano, non si è riusciti a localizzare il punto di caduta dell'aereo. Secondo quanto dichiarato di recente dal ricercatore britannico Richard Godfrey, tramite la tecnologia WSPRnet si sarebbe in grado di rilevare e tracciare gli aerei in qualsiasi parte del mondo e in qualsiasi momento, attualmente o storicamente, andando anche indietro negli anni fino al 2009. Il 20 dicembre 2024 il Ministero dei Trasporti della Malesia (MOT) aveva dichiarato in un'intervista che il governo accettava in linea di principio la proposta di Ocean Infinity di effettuare un'altra ricerca "no find, no fee" per l'MH-370 sulla base delle ultime analisi dei dati da parte degli esperti per coprire un'altra area di 15.000 chilometri quadrati nell'Oceano Indiano meridionale. Il 25 febbraio 2025, Loke annunciò l'inizio di una nuova ricerca del volo MH370 della Malaysia Airlines, che sarebbe stata condotta da Ocean Infinity. La missione avrebbe dovuto coprire un'area di 15.000 km<sup>2</sup> nell'Oceano Indiano meridionale, da esplorare nell'arco di 18 mesi. La ricerca sarebbe stata condotta in base a un accordo "no find, no fee" con il governo malese, che aveva promesso una ricompensa di 70 milioni di dollari per il ritrovamento del relitto. Il 3 aprile 2025, il ministro dei trasporti malese Anthony Loke dichiarava che Ocean Infinity aveva sospeso le ricerche, adducendo come motivazione il fatto che "non era la stagione" ma proprio in chiusura dell'anno è stato ufficialmente annunciato che le ricerche inizieranno a Gennaio del 2026.

- ***Decessi ai comandi***

Nel corso del 2025 tanti casi di "pilots incapacitated" ma in nessun di essi è stata registrata la morte dell'interessato. Pertanto, per la cronaca, l'ultimo caso di decesso ai comandi di un velivolo di linea è quello avvenuto l'8 ottobre 2024 a bordo di un Airbus 350 della THY in servizio fra Seattle e Istanbul nel quale il capitano è morto in volo e l'aereo è stato dirottato sul Kennedy.

Dal momento che il nostro sito ha sempre considerato la morte di uno dei due piloti in comando un "incidente" a tutti gli effetti, siamo in grado di mostrarvi un diagramma che mostra le età più critiche nelle quali sono avvenuti i decessi in servizio. Da esso appare evidente che l'età più critica è quella aggrantesi fra i 46 e i 55 anni. [\(1\)](#)



Nella successiva tabella proponiamo i dati relativi alla criticità delle varie fasi di volo. I dati si riferiscono al triennio 2023-2025 e prendono in considerazione tutte le tipologie di volo con esclusione degli atti ostili. Tenere presente che trattiamo sempre di incidenti fatali, che hanno provocato vittime.

Triennio 2023-2025: Safety x fase di volo (safety x phase of flight)				
(Tutte le tipologie, esclusi atti ostili contro l'aeromobile)				
	2023	2024	2025	TTL
Take off	0	3	3	6
Climbing	1	2	6	9
En route	3	11	6	20
Descent	0	0	1	1
Approach	4	6	3	13
Landing	0	2	2	4
Parking	0	0	1	1

Il maggior numero di incidenti è occorso nella fase di crociera, seguita dalla fase di avvicinamento.

#### • **Fume events**

Sull'argomento, come noto, abbiamo pubblicato un libro per il pubblico italiano. (2) Il problema dei fumi tossici a bordo è caratterizzato da una profonda ignoranza da parte dell'opinione pubblica accompagnata da un persistente silenzio da parte delle compagnie aeree e case costruttrici di velivoli.

Anche nell'anno 2025 sono stati registrati numerosi casi di "fume events" o fumi tossici a bordo. Fra i tanti citiamo quanto avvenuto il 9 ottobre 2025 allorché un Airbus A320-200 della British Airways, con marche G-EUUF, in volo BA-603 da Istanbul a Londra Heathrow, con 142 persone a bordo, era in rotta a FL340, circa 60 miglia nautiche a sud di Bucarest (Romania), ancora nello spazio aereo bulgaro, quando l'equipaggio ha deciso di dirottare verso l'aeroporto di Bucarest Otopeni, segnalando la presenza di fumo a bordo. L'aereo è atterrato sulla pista 08L di Otopeni e ha rullato fino al piazzale. Il Ministero della Salute rumeno ha riferito che la presenza di fumo è stata confermata subito dopo l'atterraggio, l'aereo è stato evacuato e quattro passeggeri hanno dovuto essere curati per inalazione di fumo.

Ricordiamo che il nostro sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com) ha una apposita sezione che elenca questi casi.

Nella immagine che segue mostriamo la esatta locazione della sezione "Fume Events" nella schermata di apertura del nostro sito.



#### • **Lista della Federal Aviation Authority sulla sicurezza volo**

L'ultimo aggiornamento IASA (International Aviation Safety Assessment) della FAA è stato emesso il 18 Aprile 2025. Secondo il rapporto tutti gli Stati rientrano sotto la categoria "uno" ("*meets ICAO standards*") tranne:

- Bangladesh
- Eastern Caribbean States
- Russia
- Venezuela

Rispetto alla precedente list del Novembre 2024, notiamo come la Tailandia è stata promossa a categoria "uno".

#### **COMPARAZIONE VITTIME IN ITALIA PER INCIDENTI STRADALI CON VITTIME IN TUTTO IL MONDO PER INCIDENTI AERELI su servizi regolari "Scheduled"**

	<i>Italia</i>	<i>Mondo</i>
2018	3.325	492
2019	3.173	247
2020	2.395	297
2021	2.875	94
2022	3.159	187
2023	3.039	72
2024	3.030	299
<b>Total</b>	<b>20.996</b>	<b>1.688</b>

Nella sovrastante tabella non compare il 2025 in quanto i dati di fonte Istat sulle vittime stradali vengono resi noti nel mese di luglio dell'anno successivo a quello di riferimento; pertanto i dati relativi al 2025 saranno disponibili solo a luglio del 2026.

*N.B. La lista completa di tutti gli incidenti fatali occorsi nell'anno, compresi anche quelli a velivoli non commerciali, è disponibile nel nostro sito.*

- (1) Il grafico include tutti i casi di decessi ai comandi avvenuti dal 1950 al 2025. Tenere presente che in alcuni casi di decesso "datati" non siamo stati in grado di determinare l'età del comandante.
- (2) Aerotoxic Syndrome, Antonio Bordoni. IBN Editore, ottobre 2019

**NL 78/25** (31 Dicembre 2025)

**Air-accidents.com**

*Elenco Newsletter pubblicate nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)*

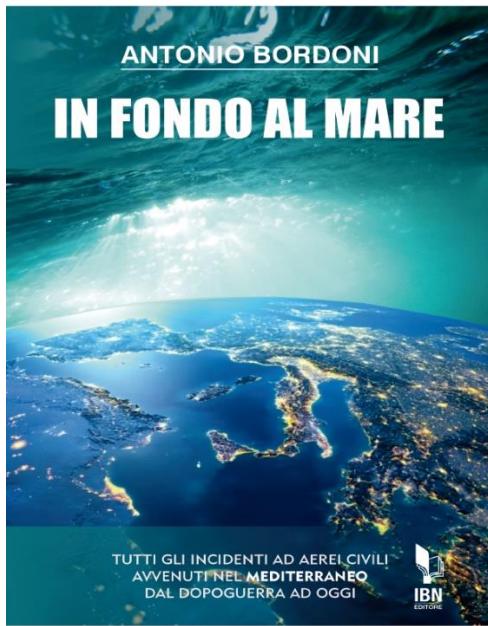
✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando VV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvolà	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti simili a velivoli Airbus	25/07/2025

✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	7NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025
✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025
✓	NL 63/25	L'emergenza Minimum Fuel	11/10/2025
✓	NL 64/25	In mare a Hong Kong	21/10/2025
✓	NL 65/25	Incidente aereo in Kenya	29/10/2025
✓	NL 66/25	Ad Augsburg si è parlato di fumi tossici	30/10/2025
✓	NL 67/25	Sfiorata tragedia a Nizza	02/11/2025
✓	NL 68/25	Incidente aereo tutto-cargo a Louisville	05/11/2025
✓	NL 69/25	Misteri Italiani...che passione!	08/11/2025
✓	NL 70/25	Un allarmante "Near Miss"	09/11/2025
✓	NL 71/25	Un grave e preoccupante incidente	21/11/2025
✓	NL 72/25	Computer e radiazioni solari	29/11/2025
✓	NL 73/25	Circa le radiazioni solari	01/12/2025
✓	NL 74/25	Interferenze elettromagnetiche sì, radiazioni solari no	03/12/2025
✓	NL 75/25	Un timore si aggira nei cieli	09/12/2025
✓	NL 76/25	Transponder guasto, ATC che non se ne accorge, potenziale conflitto	12/12/2025
✓	NL 77/25	Mentire per continuare a volare	24/12/2025

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](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

*E' uscito:*



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola Iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.