

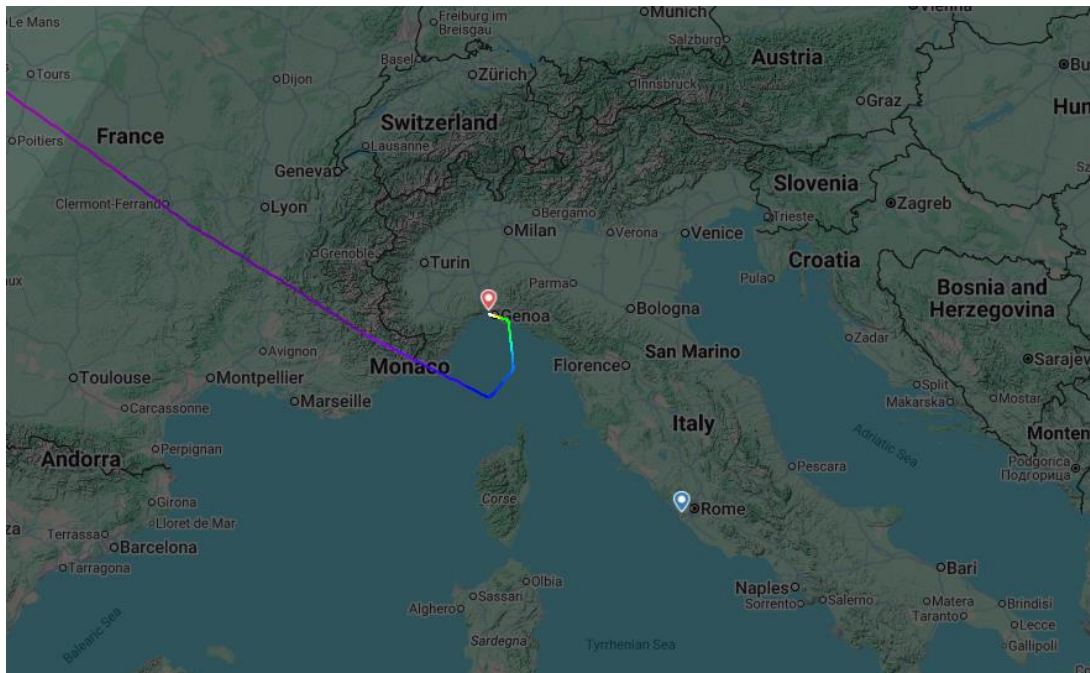
L'AIRBUS "MARCO TARDELLI" ANCORA DI SCENA

La ITA Airways utilizza per le tratte a lungo raggio aeromobili Airbus A330neo e l'A350-900.

In particolare l'A330-900neo è configurato con 291 posti a sedere divisi in 3 classi di servizio: 30 Business, 24 Premium Economy, 237 Economy. L'Airbus immatricolato EI-HJO è stato dedicato a Marco Tardelli il celeberrimo campione della Juventus e della Nazionale di calcio, autore di uno dei tre gol della finalissima di Spagna '82.

Lo scorso 5 aprile l'A330 EI-HJO (c/n 2038) era impegnato sul volo ITA 609 dal Kennedy a Fiumicino quando giunto a nord della Corsica ha deviato verso l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova anziché proseguire, come avrebbe dovuto, per Roma.

Il decollo dal JFK con 217 persone a bordo era avvenuto alle 20.37 UTC, la deviazione verso Genova alle 03.50 UTC quando l'aereo era ancora a FL390 (del 6 aprile), e quindi l'atterraggio sulla pista 28 del Colombo alle 04.05 L'immagine che segue tratta dal sito Flightradar24 evidenzia il punto di inversione rotta.



La compagnia aerea ha comunicato trattarsi di un problema tecnico che ha fatto prendere al capitano la decisione di un atterraggio per precauzione più immediato rispetto al tempo mancante per toccare la pista di Fiumicino. I media italiani hanno riportato di un possibile problema di carburante, senza tuttavia chiarire se si trattasse di un problema reale o solo di un'anomalia nell'indicatore.

I passeggeri sono stati riprotetti via autobus e via aerea verso altri aeroporti. L'aereo è rimasto a terra a Genova per circa 11 ore, poi è stato trasferito a Roma ed è tornato in servizio il giorno successivo.

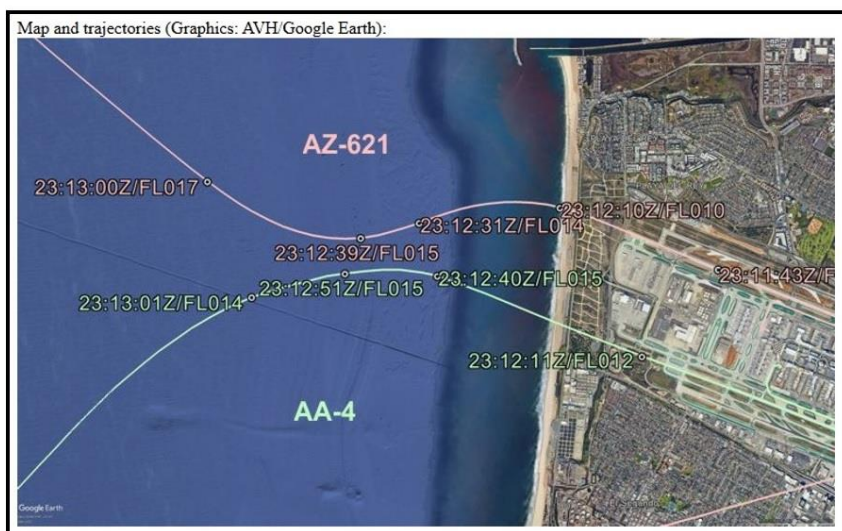
L'aereo in questione, uno dei 6 di proprietà di lessors, è entrato in servizio con la ITA il 25 giugno 2023 ed è salito agli onori delle cronache, oltre a questo ultimo caso, anche in altri due eventi.

- Incidente sull'Atlantico il 24 aprile 2025: Il velivolo, in servizio sul volo AZ-610 da Roma Fiumicino a New York JFK, si trovava in rotta a FL300 a sud dell'Irlanda, in contatto con il controllo di Shannon, quando

L'equipaggio ha comunicato di avere problemi ai comandi di volo. Ha precisato che non si trattava di un'emergenza, che stavano consultando il dipartimento manutenzione e inizialmente precisarono che avrebbero continuato a mantenere la prevista rotta. Tuttavia poco prima di entrare nello spazio aereo oceanico, l'equipaggio comunicava di non essere in grado di proseguire e precisava di voler tornare a Roma. L'aereo ha quindi invertito la rotta ed è rientrato a Roma, atterrando senza alcun problema circa 6 ore e 5 minuti dopo la partenza.

- Incidente a Los Angeles il 31 ottobre 2025; in questo caso si è trattato di una perdita di separazione.

Quel giorno il "Marco Tardelli" era in servizio sul volo AZ-621 da Los Angeles a Roma Fiumicino. Autorizzato al decollo dalla pista 24L RNAV verso waypoint DLREY (circa 1,5 miglia nautiche oltre la fine della pista), è decollato regolarmente ma ha virato a sinistra durante la salita iniziale circa 0,8 miglia nautiche oltre la fine della pista, avvicinandosi alla traiettoria di decollo della pista 25R di Los Angeles. L'aeromobile aveva appena ricevuto il passaggio di frequenza dalla torre di controllo alla torre di partenza, quando quest'ultima ha tentato di impartire un'istruzione all'aeromobile senza successo.



Un Airbus A321-200 della American Airlines in servizio sul volo AA-4 da Los Angeles a New York JFK, era decollato dalla pista 25R di Los Angeles e aveva appena effettuato il check-in con la torre di partenza, quando quest'ultima ordinava all'aeromobile di interrompere la salita a 1500 piedi, istruzione che l'equipaggio confermava.

Subito dopo, il settore partenze istruì l'AZ-621 a volare con una rotta di 270, riportando di fatto l'aereo sulla corretta rotta. Successivamente, il controllore ha chiesto perché l'aereo avesse virato verso sud, dato che avrebbero dovuto mantenere la rotta di uscita pista; l'equipaggio ha risposto "sorry". Il controllo di partenza ha fornito all'equipaggio un numero di telefono con cui mettersi in contatto in quanto si trattava di un caso di "pilot deviation".

Dopo aver ripreso normale navigazione, entrambi gli aerei hanno proseguito verso le rispettive destinazioni senza ulteriori incidenti.

Questo incidente mette ancora una volta in luce una questione fondamentale: la gestione dello spazio aereo in caso di decolli simultanei o quasi simultanei da piste adiacenti o parallele. In aeroporti come Los Angeles (LAX), Heathrow, Parigi-Charles de Gaulle o Dubai, le traiettorie di salita possono incrociarsi o convergere se non eseguite con precisione.

Su questo incidente abbiamo pubblicato in data 9 novembre 2025 una dettagliata newsletter: "Una allarmante near miss"; <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-70-2025.pdf>

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026

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

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.