

GROUND COLLISION A MXP

Un Airbus A330 di Delta Airlines proveniente da New York (N805NW), ha urtato con l'estremità dell'ala la winglet di un Airbus 320 di easyJet (OE-IVB). È accaduto alle ore 07.40 (LT) nel piazzale del Terminal 1 di Malpensa, oggi 4 gennaio 2022. L'A320 era già pronto a partire verso la sua destinazione di Tel Aviv (volo2563). Non vi sono stati feriti. Sono già iniziate le verifiche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) e degli altri enti coinvolti.



La toccata delle due winglets. Quella sotto è di Easyjet (1)

L'evento ci ha ricordato quanto avvenuto all'aeroporto di Barcellona il 14 aprile 2011 quando due aerei si scontrarono a terra prima dei rispettivi decolli, ma nessuno dei due equipaggi se ne accorse. (!)

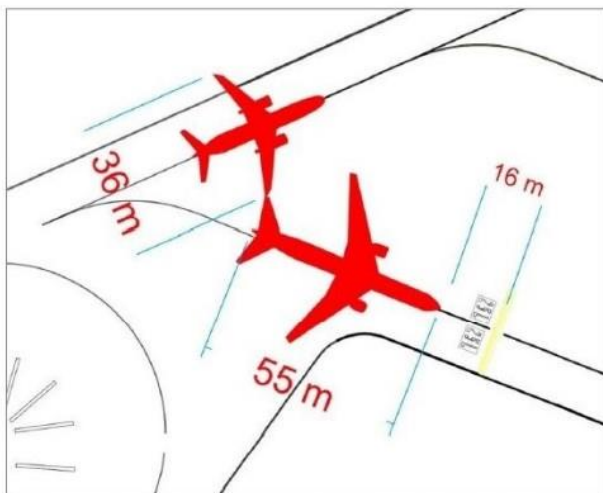


Figura 5. Geometrías de colisión en las inmediaciones de G3

Sopra, il 737, sotto il 767

Quel giorno, erano le 08.30 UTC con ottima visibilità di 10 chilometri, il Boeing 737 (EI-EKB) di Ryanair in servizio per Ibiza era sulla bretella di raccordo per immettersi in testata pista 25L, davanti a lui nella sequenza si trovava il B767 (N366AA) di American Airlines in procinto di decollare per New York. Alcuni passeggeri del B737 che avevano i posti sulla fila di destra notano che l'estremità alare del loro aereo tocca la coda di un altro velivolo e avvertono il personale di cabina.

Il Flight Attendant (FA) aveva capito ben poco di quanto i passeggeri avevano avvertito e nel contattare la cabina di pilotaggio invece di far precedere la chiamata con tre suoni che avrebbe significato un serio problema in corso, usa un solo squillo iniziando peraltro il suo annuncio con *"only for your information...sorry to bother you"*. Il risultato di questa infelice comunicazione fu che nel cockpit non avevano compreso quanto serio fosse l'avvertimento e l'aereo proseguì nella fase di decollo. Avvertirà successivamente il rapporto investigativo che *"flight attendants reported the collision to the flight crew, but did so ineffectively"*. Il comandante aveva avuto la sensazione che non si era in presenza di un serio problema e inoltre, avvertirà poi durante la deposizione, si era convinti che si trattasse delle lamentele di un solo passeggero e non di più passeggeri come in effetti era accaduto. Dalla torre non venne alcun messaggio di allerta e i due velivoli decollarono giungendo regolarmente ognuno alla propria destinazione. Durante il volo molti passeggeri continuarono a parlare dell'incidente *"ma in nessun caso il FA ritenne di dover avvertire il comandante per rendere note le loro preoccupazioni"*. Giunto a Ibiza il capitano del 737 decide di effettuare una ispezione visiva e qui si accorge che la winglet dell'ala destra effettivamente riportava una vistosa graffiatura. Veniva avvertita anche l'American Airlines che si trovava in volo sull'Atlantico e il B767, controllato all'arrivo a New York, risultava aver riportato il danno maggiore tanto da richiedere riparazioni prima di poter essere rimesso in servizio. (2)

- (1) <https://www.fanpage.it/milano/le-ali-dei-due-aerei-di-linea-si-scontrano-incidente-allaeroporto-di-malpensa/> Foto tratta da (foto di Vola Malpensa – Milano MXP)
- (2) Sull'incidente vedi ns. newsletter 5/12 del 12 agosto 2012.

NL 16/2022 ; 4 aprile 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.