

## TROPPI INCIDENTI IN NEPAL

E' del 29 maggio scorso la notizia dell'ennesima sciagura aerea avvenuta in territorio nepalese. 22 morti (19+3) quando un DHC6 della Tara Air ha impattato un montagna all'altezza di 14.500 piedi (4.400 metri) mentre effettuava un collegamento domestico dalla città di Pokhara a Jomsom. (1) L'incidente è avvenuto durante la fase di crociera.

La compagnia aerea ha riferito che prima della partenza del velivolo erano state controllate le condizioni meteorologiche e si era saputo che il Passo del Lete (così è chiamato il punto dell'impatto) era pesantemente coperto da nuvole. Quel giorno erano previsti due voli sulla rotta Pokhara-Jomsom, ma entrambe le partenze erano state ritardate in attesa che la situazione meteo migliorasse. Il primo collegamento, partito 3 minuti prima del DHC6 della Tara Air, è giunto a destinazione senza problemi, il secondo velivolo si è invece sfracellato sulla montagna.

La compagnia in questione, la Tara Air, è un vettore che ha preso il via nel 2009 ed è una sussidiaria dell'altra compagnia nepalese, la Yeti Airlines, la quale si fregia del titolo di prima compagnia in Nepal e nel sud est asiatico di vettore "carbon neutral airline". (2)

La Tara Air dalla sua fondazione avvenuta nel 2009 ha finora registrato ben 6 incidenti di cui tre fatali..

- 15 dicembre 2010, DHC6, 22 morti, volo fra Lamidanda e Katmandu;
- 21 settembre 2012 DHC6, incidente durante la fase di decollo all'aeroporto di Dolpa. Nessuna vittima;
- Il 24 febbraio 2016 un DHC6 cadde anch'esso in una zona montagnosa provocando la morte di tutti i 23 occupanti a bordo;
- Il 22 aprile 2019 è stata la volta di un Dornier 228 che è finito fuori pista all'aeroporto di Ramechhap. In questo incidente non si registrarono vittime;
- Il 1 dicembre 2021 un altro Dornier 228 ha avuto un incendio al carrello durante l'atterraggio all'aeroporto di Bajura. Nessuna vittima;
- Il 29 maggio è avvenuto l'incidente di cui stiamo trattando.

Purtroppo va annotato che agli incidenti da noi riportati della Tara Air vanno aggiunti anche altri occorsi ai non pochi vettori che operano nella regione.

Dal 2012 ad oggi, quindi negli ultimi dieci anni, questi gli incidenti fatali occorsi ad altre compagnie in Nepal.

- 28 febbraio 2012 Dornier 228, Sita Air, precipita subito dopo il decollo da Kathmandu, tutti morti i 19 a bordo;
- 14 maggio 2012 Dornier 228, Agni Air, impatta montagna 15 morti su 21 a bord;
- 16 febbraio 2014 DHC6, Nepal Airlines, impatta montagna tutti morti i 18 occupanti;
- 27 maggio 2017 Let 410 Summit Air, 2 morti durante l'atterraggio all'aeroporto di **Lukla-Tenzing-Hillary**;
- 16 maggio 2018 Cessna 208, compagnia Makalu Air, volo cargo 2 morti, impatta montagna;

- Il 12 marzo 2018 un DHC8 della compagnia del Bangladesh, Bangla Airlines ha un incidente durante l'atterraggio all'aeroporto di Katmandu provocando la morte di 51 occupanti, su 71 presenti a bordo;
- 14 aprile 2019 Let 410, Summit Air, scontro con un elicottero. 1 morto.

A questo punto crediamo non desti sorpresa il fatto che la Tara Air insieme ad altre 19 compagnie aeree nepalesi è compresa nell'ultima black list emessa dalla UE in data primo giugno 2022.

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate ('AOC') Number or Operating Licence Number	ICAO three letter designator	State of the Operator
<b>oversight of Nepal, including</b>			
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Unknown	Nepal
<i>ALTITUDE AIR</i>	085/2016	Unknown	Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Unknown	Nepal
<i>SUMMIT AIR</i>	064/2010	Unknown	Nepal
<i>HELI EVEREST</i>	086/2016	Unknown	Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	HIM	Nepal
<i>KAILASH HELICOPTER SERVICES</i>	087/2018	Unknown	Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Unknown	Nepal
<i>MANANG AIR PVT</i>	082/2014	Unknown	Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Unknown	Nepal
<i>PRABHU HELICOPTERS</i>	081/2013	Unknown	Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Unknown	Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Unknown	Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Unknown	Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Unknown	Nepal
<i>YETI AIRLINES</i>	037/2004	NYT	Nepal
<b>The following air carriers certified by the authorities with responsibility for</b>			<b>Russia</b>

Immagine tratta dalla pagina 7 della lista delle compagnie "banned" alle operazioni nella UE. Edizione del 2 giugno 2022

- (1) Il velivolo era immatricolato 9N-AET ed era il c/n 619. L'incidente è avvenuto in località Sano Sware Bhir nel distretto di Mustang.
- (2) La neutralità del carbonio è uno stato di emissioni nette di anidride carbonica pari a zero. Il termine è utilizzato nel contesto dei processi di rilascio di anidride carbonica associati non solo ai trasporti ma anche alla produzione di energia, all'agricoltura e all'industria.

**NL 29/2022 ; 4 giugno 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
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio

# 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](mailto:info@ibneditore.it)

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

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto: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](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

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