Air-Accidents.com

L'INGLESE AERONAUTICO: CROCE E DELIZIA

Un istruttore di volo stava insegnando al suo allievo straniero come utilizzare i riferimenti visivi al suolo per i punti di controllo del circuito di traffico, indicando verbalmente ciascun riferimento man mano che lo sorvolavano. L'istruttore notò che ogni volta che diceva all'allievo che stavano sorvolando uno dei riferimenti più evidenti – *"a cotton gin"* (una sgranatrice di cotone) – l'allievo si confondeva e non rispondeva. Quando dopo il volo gli fu chiesto il motivo di questo comportamento, l'allievo spiegò che non riusciva a capire perché l'istruttore continuasse a dirgli di *"cut engine"* (spegnere il motore) anche se non erano vicini alla pista.

In questo aneddoto del tutto vero abbiamo dovuto esporre nella lingua inglese i termini usati dall'istruttore perché soltanto così ci si rende conto di quanto possa essere insidiosa l'inflessione della voce o solo anche l'accento per generare problemi di comprensione. (1)

27 Marzo 1977, un Boeing 747 della KLM si scontra sulla pista dell'aeroporto di Tenerife con un altro B747 della Pan American. E' l'incidente più tragico nella storia dell'aviazione commerciale: 583 vittime. Uno dei piloti del jumbo olandese disse di essere "at take off" frase che il controllore in servizio alla torre ritenne intendesse dire che il pilota era pronto per il decollo e rimaneva in attesa di ulteriori istruzioni. In realtà il 747 KLM aveva iniziato la corsa per il decollo e si scontrò sulla pista ancora occupata dall'altro jumbo.

Potremmo ancora raccontare tanti altri episodi riguardanti incomprensioni occorse in aviazione civile, ma è tempo di entrare nel vivo del tema.

Nel 1951, l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) raccomandò tramite il suo Allegato 10 alla Convenzione internazionale di Chicago che l'inglese fosse universalmente utilizzato per le comunicazioni radiotelefoniche aeronautiche internazionali. Pur trattandosi solo di una raccomandazione, l'inglese aeronautico dell'ICAO fu ampiamente accettato. (2) La scelta non è stata casuale: l'inglese è la lingua madre o la lingua nazionale più diffusa in circa sessanta Stati ed è un'importante seconda lingua in molti altri. A livello mondiale, il numero di persone che parlano l'inglese come seconda lingua o lingua straniera è superiore a quello di chi lo parla come prima lingua, e la maggior parte dei contesti in cui l'inglese viene utilizzato riguarda proprio chi lo parla come seconda lingua o lingua straniera. All'inizio del XXI secolo, gli utenti non madrelingua dell'inglese superavano quelli madrelingua in un rapporto di circa 3 a 1. (3)

Possiamo pertanto affermare che vi è una ragione ben precisa se la lingua predefinita dell'aviazione internazionale a livello mondiale è l'inglese, ma va annotato che anche le lingue locali vengono utilizzate contemporaneamente per le comunicazioni radio e ciò avviene in ambienti operativi complessi e ad alta densità di traffico. Quest'ultima pratica viene "giustificata" a livello locale con la motivazione che evita possibili malintesi quando si affrontano questioni specifiche del luogo facilitando la comunicazione con gli equipaggi locali. Tuttavia è accertato che l'utilizzo da parte dei controllori di volo sia dell'inglese per le comunicazioni con i voli internazionali, sia della lingua locale per le comunicazioni con gli equipaggi "locali", può impedire a tutti gli equipaggi presenti in frequenza di raggiungere il livello di consapevolezza situazionale desiderato.

Tralasciando l'uso della lingua locale, deprecabile pratica vigente pressoché ovunque, nelle comunicazioni Terra-Bordo-Terra (T/B/T) possiamo attualmente riscontrare due tipologie di problemi.

- L'uso non corretto di fraseologia standard;
- la pronuncia delle comunicazioni fatta in modo affrettato e/o con accento troppo gergale.

Tuttavia prima ancora di entrare nello specifico dei due problemi, va ricordato il tema generale della **"proficiency"** ovvero del livello di competenza che si ha nel parlare e comprendere una lingua straniera.

Questo aspetto era, ed è, di basilare importanza e per questo motivo l'ICAO ha provveduto a formare un gruppo di studio denominato "PRICE": *Proficiency In Common English*. Il gruppo è stato incaricato di definire il livello minimo di conoscenza dell'inglese che gli operatori del settore aeronautico devono dimostrare in tale lingua. (4) Su questo specifico tema ricordiamo che l'ICAO ha pubblicato un manuale (Doc 9835) il quale nella sua parte introduttiva specifica quanto segue: *"Nel 1998, l'Assemblea dell'ICAO, prendendo atto di diversi incidenti e inconvenienti in cui la competenza linguistica dei piloti e dei controllori del traffico aereo aveva costituito un fattore causale o concorrente, ha formulato la Risoluzione A32-16 dell'Assemblea, nella quale si esortava il Consiglio dell'ICAO a incaricare la Commissione per la navigazione aerea di esaminare, con la massima priorità, la questione della competenza linguistica in lingua inglese e a portare a termine il compito di rafforzare le disposizioni pertinenti degli Allegati 1 e 10, al fine di obbligare gli Stati contraenti ad adottare misure volte a garantire che il personale di controllo del traffico aereo e gli equipaggi di volo coinvolti in operazioni di volo nello spazio aereo in cui è richiesto l'uso della lingua inglese siano competenti nel condurre e comprendere le comunicazioni radiotelefoniche in lingua inglese."*

Le competenze linguistiche nell'ascolto e nell'espressione orale possono essere suddivise in abilità specifiche, ricapitolate nel diagramma di seguito mostrato, insieme ai relativi processi di apprendimento. Si tratta delle abilità che figurano nella scala di valutazione dell'ICAO. La quale si avvale di 6 livelli.

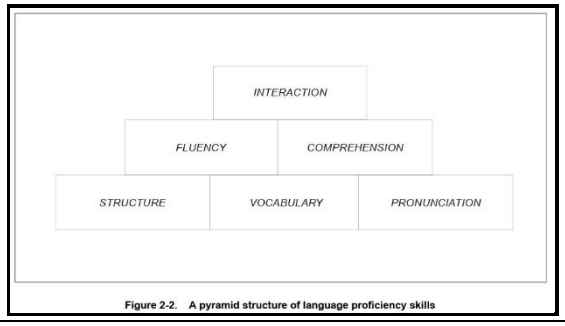


Figure 2-2. A pyramid structure of language proficiency skills

I 6 livelli di competenza linguistica dell'ICAO (proficiency)

-Livello 1 La comunicazione è limitata a singole parole e frasi imparate a memoria.
-Livello 2 Si è in grado di comunicare in situazioni limitate commettendo errori.
-Livello 3 Si è in grado di comunicare con un certo margine di autonomia, ma con delle limitazioni.
-Livello 4 Comunicazioni efficaci nella maggior parte delle situazioni con errori occasionali.
-Livello 5 Comunicazioni efficaci con poche difficoltà e un buon controllo.
-Livello 6 Padronanza della lingua pari a quella di un madrelingua.

Chi è nei primi tre livelli non è qualificato per operazioni aeronautiche, al livello 4 è richiesta la certificazione ogni 3 anni, al livello 5 ogni 6 anni, al livello 6 non sono necessari altri esami. Quindi il livello 4 rappresenta lo standard operativo minimo richiesto per ottenere la licenza.
Va ricordato che gli esami in questione non riguardano solo soggetti "stranieri" ma anche i madrelingua inglesi devono essere sottoposti a test e certificati secondo gli standard ICAO, dal momento che l'inglese di tutti i giorni differisce significativamente dalla fraseologia standardizzata del settore aeronautico.

In merito a questa scala di valutazione non va mai dimenticato che sebbene la competenza linguistica dei professionisti dell'aviazione madrelingua inglese possa essere generalmente considerata equivalente al livello 6 della scala ICAO, essi potrebbero anche essere comunicatori non standard nell'inglese aeronautico, in particolare a causa della propensione all'uso di termini non standard, della possibilità di impazienza nei confronti di interlocutori non madrelingua e di un modo di parlare troppo rapido. Tali carenze dei madrelingua tendono a peggiorare nelle situazioni di emergenza.

Ogni nazione provvede attraverso il proprio Ente Nazionale dell'Aviazione Civile a rendere noti i dati relativi ai centri certificati per gli esami in lingua inglese. (5)
Il problema di non creare malintesi nella fraseologia che viene scambiata fra controllori e equipaggio è di fondamentale importanza in quanto sono stati molti gli incidenti causati da frasi sbagliate o fraintese.

Nel 2011 La IATA, in collaborazione con la Federazione internazionale delle associazioni dei piloti di linea (IFALPA) e la Federazione internazionale delle associazioni dei controllori del traffico aereo (IFATCA), ha elaborato un sondaggio online sulle questioni relative alla comunicazione, incentrato sul mancato utilizzo della fraseologia standard dell'ICAO. (6)
Sono stati preparati sondaggi separati sia per i piloti delle compagnie aeree che per i controllori del traffico aereo al fine di raccogliere le esperienze acquisite nel settore delle comunicazioni. I questionari sono stati redatti e strutturati in modo tale che i partecipanti potessero rispondere facilmente tramite un sito web dedicato ai sondaggi su Internet. Tenendo conto del fatto che le comunicazioni vocali continueranno a rappresentare il principale mezzo di comunicazione nel settore del controllo del traffico aereo e che, secondo le previsioni, il traffico aereo è destinato ad aumentare a un ritmo molto sostenuto nel prossimo futuro, l'indagine della IATA è senz'altro degna di plauso in quanto mira a individuare le aree in cui sono necessarie ulteriori ricerche e potenziali miglioramenti sul tema della fraseologia e delle comunicazioni. Al sondaggio hanno partecipato 2070 piloti e 568 controllori di volo e ciò che ne è scaturito è davvero interessante.

Fra le 14 domande rivolte ai piloti segnaliamo:
•Domanda n. 5 «Se risiedo in un Paese in cui l'inglese non è la lingua madre, quale lingua viene utilizzata per comunicare?»: questa domanda verteva sull'uso delle lingue native nelle comunicazioni aeronautiche. Una percentuale significativa dei piloti che hanno risposto (38%) utilizzava una lingua diversa dall'inglese per comunicare in determinati momenti. È quasi certo che piloti di altri velivoli con scarsa o nessuna conoscenza della lingua locale operassero nello stesso spazio aereo e sulle stesse frequenze di questi piloti, determinando un potenziale deterioramento della consapevolezza situazionale. Questa condizione costituisce un fattore importante per il prosieguo dell'analisi del sondaggio.

•Domanda 8: «In quale regione si verifica più spesso un evento in cui NON viene utilizzata la fraseologia standard dell'ICAO?»: dalle risposte è emerso che il Nord America (NAM) registra la percentuale più alta di eventi (27%), seguito dall'Europa (EUR) con il 22%. Il rapporto precisa che il fatto che molti partecipanti abbiano indicato di aver vissuto un'esperienza in una regione specifica va considerato alla luce della nazionalità della loro compagnia e delle destinazioni operative.

•Domanda 10: «Esiste una procedura o una prassi comune utilizzata dai piloti o dai controllori del traffico aereo che possa causare malintesi o errori?»: il 54% degli intervistati ha indicato che esiste una procedura o una prassi comune utilizzata dai piloti o dai controllori del traffico aereo che comporta il rischio di malintesi e/o errori.
Per fornire ulteriori dettaglio in merito, ai piloti è stata data la possibilità di indicare le condizioni specifiche che potrebbero rappresentare un pericolo per loro durante le operazioni quotidiane. Fra le risposte fornite il rapporto segnala le seguenti due cause di malintesi o errori:

-La questione linguistica ("The use of language other than English in communication") viene menzionata in numerose occasioni nel corso dell'indagine e rappresenta, nel complesso, l'osservazione più frequente da parte dei piloti impegnati in operazioni internazionali. Si è ritenuto che l'uso di una lingua locale tra i piloti locali e tra questi ultimi e il controllo del traffico aereo (ATC) riducesse la consapevolezza situazionale dei piloti non madrelingua. I piloti hanno nuovamente espresso difficoltà nel capire quando intervenire (come nella domanda 10 sopra) poiché non erano in grado di determinare se la conversazione tra controllori e piloti locali fosse terminata. Queste le osservazioni dei piloti riguardo all'uso della lingua locale:
-Gli equipaggi stranieri non comprendono la lingua francese e ciò compromette la consapevolezza situazionale;
-L'uso della lingua locale nelle comunicazioni e nelle autorizzazioni rivolte ad altri aeromobili sulla frequenza compromette la consapevolezza situazionale;
-L'uso improprio della lingua inglese, unito all'impiego di due lingue diverse, compromette la consapevolezza situazionale.

Questo problema sembra essere virale. In un Rapporto della FAA del 2010 si può leggere quanto segue:

“*In un momento dell’intervista, un pilota ha risposto a una domanda che rifletteva il sentimento di molti colleghi. La domanda era: «Quando i controllori parlano nella loro lingua madre con i propri piloti, questo rappresenta un problema per te?», e il pilota ha risposto: «Mi sento escluso perché non so se il vettore straniero in arrivo possa costituire un traffico in conflitto con il mio. In un certo senso sai cosa gli sta chiedendo il controllore e cosa stanno rispondendo. Quindi, sono tutti più o meno sulla stessa lunghezza d’onda. Io invece non ho davvero idea di cosa il controllore possa chiedere al pilota. Mi rende un po’ a disagio; per la maggior parte del tempo, immagino che stiano tenendo tutto sotto controllo, spero».*

-La seconda risposta fornita dagli intervistati relativamente alla Domanda 10 ha riguardato la velocità di eloquio (“speech rate”). Nello studio della FAA si afferma che «i piloti statunitensi hanno segnalato che la velocità di eloquio dei controllori rappresentava il principale problema riscontrato nella comunicazione. Con l’aumentare del carico di traffico, aumentavano anche la velocità di eloquio e il numero di trasmissioni ripetute. Alcuni piloti hanno percepito che i controllori potessero parlare più velocemente, sia per mascherare una mancanza di competenza, sia per metterla in mostra. Infatti, la Scala di Valutazione della Competenza Linguistica dell’ICAO contenuta nel Doc 9835 valuta la dimensione della fluidità della competenza utilizzando il ritmo come uno degli elementi da considerare: un ritmo più veloce riceveva un punteggio più alto per la fluidità. Pertanto, durante l’apprendimento dell’inglese, ai controllori potrebbe essere chiesto di parlare più velocemente per ottenere un punteggio più alto in questa dimensione. Potrebbero continuare a parlare velocemente una volta in sala controllo, anche se potrebbero essere meno competenti in altre dimensioni. In generale, parlare velocemente non aiuta a comprendere meglio le istruzioni, specialmente quando l’inglese non è la lingua madre”. (7)

Esempi di fraintendimenti linguistici ne potremmo citare a volontà:

•*With the introduction of transponders to aviation, the terms Mode A, Mode C and Mode S arrived with an interesting communicational problem. On approach to Melbourne, one particularly strong-accented Australian was heard to call 'Mayday'. The ATC tower was gripped with excitement as they tried to ascertain the cause of the emergency. Several more calls later from a remarkably calm-sounding crew led to the discovery that he was saying 'Mode A' not 'Mayday' and so the practice of calling 'Mode Alpha' was born.*

•*Un pilota pakistano che parlava con un perfetto accento “alla BBC”. Riferendosi ai marcati accenti americani che sente alla torre di controllo di New York, ha detto: «Lasciamo stare noi piloti stranieri, perché non facciamo in modo che quei tizi nella torre parlino inglese?».*

•*On approach to Miami International Airport, the crew is having a problem with a light on the plane's nose gear. At the same time the aircraft inappropriately declines in elevation. The crew is unaware of this second problem. The controller, who is aware of the second problem, wants to check on the crew's actions about it. He asks "how are things comin' along out there?". The pilot, believing that the controller refers to the nose gear problem, replies "OK, we'd like to turn around and come, come back in." The controller takes the 'OK' to mean that the elevation problem is under control. The crew, however, is still unaware of the elevation problem. The aircraft crashes into the Everglades about 30 seconds later. [Durante l'avvicinamento all'Aeroporto Internazionale di Miami, l'equipaggio rileva un problema con una spia sul carrello anteriore dell'aereo. Contemporaneamente, l'aeromobile inizia a perdere quota in modo anomalo. L'equipaggio non si è accorto di questo secondo problema. Il controllore, che invece ne è a conoscenza, vuole verificare come l'equipaggio sta gestendo la situazione. Chiede: «Come va là fuori?». Il pilota, credendo che il controllore si riferisca al problema del carrello anteriore, risponde: “OK, vorremmo fare inversione e tornare indietro”. Il controllore interpreta l'OK come un segno che il problema di quota è sotto controllo. L'equipaggio, tuttavia, non è ancora a conoscenza del problema di quota. L'aereo si schianta nelle Everglades circa 30 secondi dopo.]* (8)

Come si vede, il problema non è solo quello di essere padroni della lingua inglese ma anche di esprimersi in modo tecnico, professionale, come da manuale in modo tale da non dare opportunità alla controparte di capire (per dirla all’italiana) *fischi per fiaschi*.

Una curiosità che vorremmo evidenziare prima di chiudere il tema trattato, sul quale in realtà ci sarebbe ancora molto da dire, riguarda l'esperanto.

Esperanto, lingua creata dal medico oculista L. L. Zamenhof nel 1887 come "la lingua internazionale" ; è intesa come seconda lingua universale per la comunicazione internazionale. Aveva l'obiettivo di fungere da lingua universale e neutrale per facilitare la comprensione tra popoli diversi e promuovere la pace. Non aveva l'obiettivo di sostituire le lingue nazionali, ma come seconda lingua. La parola si traduce in inglese come "colui che spera".

Ebbene quando nel 1951 si tenne l'assemblea dell'ICAO per determinare quale lingua adottare per le comunicazioni aeronautiche l'Associazione Universale Esperanto (UEA) presentò una petizione ufficiale all'ICAO la quale mirava a proporla come lingua universale per l'aviazione onde poter superare i limiti dell'inglese. La proposta mirava a risolvere i problemi di sicurezza legati alle barriere linguistiche e ai possibili malintesi causati dall'inglese tra piloti non madrelingua.

L'assemblea dell'ICAO rifiutò la proposta per diversi motivi pratici:

- Infrastrutture esistenti: L'inglese era già ampiamente radicato e utilizzato dopo la Seconda Guerra Mondiale.
- Mancanza di tecnici: Non esisteva una massa critica di controllori di volo e piloti già formati in esperanto.
- Terminologia da creare: L'inglese possedeva già una fraseologia standardizzata per le emergenze, che l'esperanto avrebbe dovuto sviluppare da zero.

Di fronte al gran numero di lingue parlate nel mondo, di fronte al fatto che l'aviazione era un nuovo mezzo di trasporto che in poche ore ti poteva portare da un Paese ad un altro all'opposto del globo, nei primi anni poi sostando su più paesi intermedi, di certo il dilemma di come risolvere la armonizzazione delle comunicazioni fra gli equipaggi di volo con le autorità locali non deve essere stato un problema di facile soluzione. Non si dimentichi inoltre il fatto che oltre alla "toccata" sull'aeroporto straniero ben presto si pose pure il problema di dover sorvolare lo spazio aereo di paesi stranieri con i quali bisognava mantenere i contatti radio e farsi capire.

Le lingue per numero di *parlanti madrelingua* sono oltre un centinaio. La tabella che segue mostra le lingue per numero di parlanti madrelingua e si basa su dati provenienti dalla pubblicazione *Ethnologue.* (9) Le graduatorie delle lingue basate sul numero di parlanti madrelingua dovrebbero essere usate con particolare cautela dal momento che sono oggetto di numerose peculiarità. Ad esempio, le lingue nazionali possono essere considerate lingue separate tra loro nonostante siano in gran parte mutuamente intelligibili, come può essere il caso del norvegese e del danese.

Nella lista che segue noi ci siamo fermati alla lingua italiana che si trova alla 23sima posizione.

-Mandarino/cinese	921 milioni
-Spagnolo	471 milioni
-Inglese	370 milioni
-Hindi	342 milioni
-Arabo	274 milioni
-Portoghese	232 milioni
-Bengalese	229 milioni
-Russo	154 milioni
-Giapponese	126 milioni
-Yue/cantonese	85 milioni
-Marathi/India	83 milioni
-Punjiabi/lahnda	83 milioni
-Telugu/India	83 milioni
-Turco	82 milioni
-Coreano	82 milioni
-Wu/Cina	82 milioni

-Francese	80 milioni
-Tamil	78 milioni
-Tedesco	77 milioni
-Vietnamita	76 milioni
-Urdu	70 milioni
-Arabo/egiziano	68 milioni
-Italiano	65 milioni

Volendo rispondere alla domanda *perché si è scelto l'inglese?* La risposta da dare è relativamente facile. L'aviazione commerciale ha avuto il suo boom al termine della seconda guerra mondiale. La potenza vincitrice del WW2 sono stati gli USA, nessuna difficoltà quindi a far imporre la loro lingua al resto del mondo in un settore che rappresentava al meglio la ripresa dei dialoghi fra nazioni dopo gli orrori della guerra. Ma attenzione! Al contrario di quello che molti pensano e credono l'ICAO, quale diramazione dell'ONU, non ha il potere di imporre e ordinare, bensì può solo raccomandare ed ecco perché ancora oggi vige quella abitudine che molti piloti trovano pericolosa di sentir parlare in frequenza una lingua che loro non comprendono.

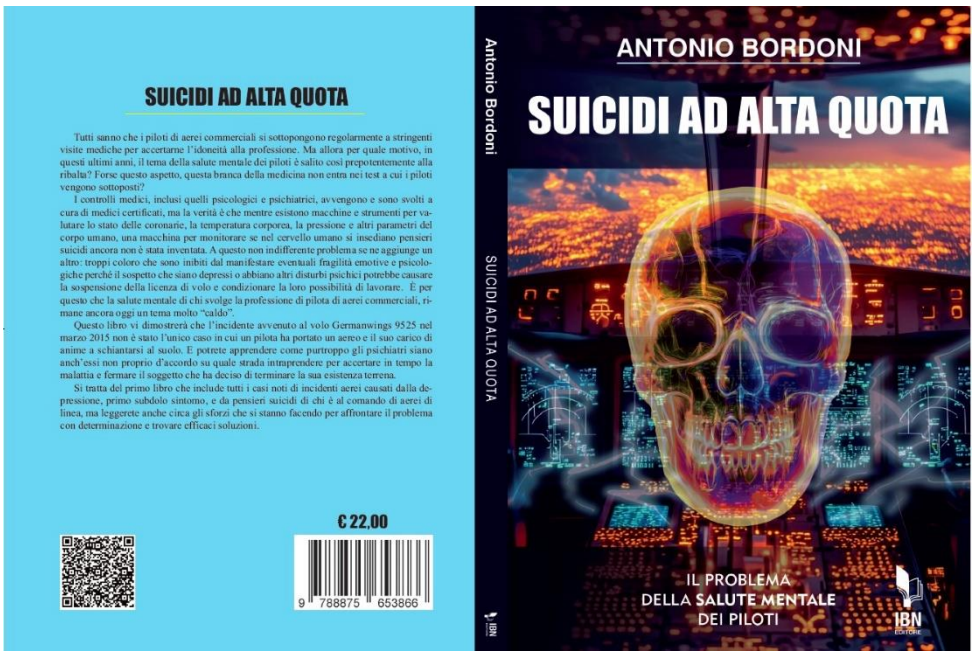
In conclusione, tra le lingue utilizzate come mezzo di comunicazione nel settore dell'aviazione, l'inglese riveste un ruolo predominante. Una quota consistente dei voli si svolge, e si è sempre svolta, in un contesto nazionale in cui l'inglese è la lingua ufficiale; l'inglese funge molto spesso da *lingua franca* tra i membri di un equipaggio di cabina internazionale; una sottolingua semi-artificiale basata sull'inglese costituisce il mezzo standard di comunicazione verbale tra piloti e controllori del traffico aereo sia nei paesi anglofoni sia negli aeroporti internazionali. Tutto ciò suggerisce una notevole rilevanza dello studio linguistico dell'inglese, nonché della comunicazione in inglese, per le questioni di sicurezza. Ma malgrado ciò crediamo di non sbagliare se affermiamo come in questo settore sono stati condotti relativamente pochi studi da parte dei linguisti o in collaborazione con essi. Il problema creato dai fraintendimenti linguistici T/B/T è destinato ad essere una perenne spada di Damocle sulla testa dell'industria aerea commerciale e non possiamo dare la colpa all'aver scelto la lingua inglese: il problema sarebbe stato ugualmente presente con qualsiasi altra lingua. Forse l'unica soluzione possibile per eliminarlo avverrà solo quando nel cockpit non ci sarà più l'essere umano ma un robot.

1) Tratta da Flight Safety Foundation "Communication creates essential bond to allow ATC system to function safely", Maggio 1992
2) ICAO Annesso 10, Vol. I, 5.2.1.1.2
3) David Graddol: "The Future of English? A guide to forecasting the popularity of the English language in the 21st century". London: The British Council. (2000); English Next: "Why Global English May Mean the End of English as a Foreign Language". London: The British Council. (2006)
4) Scopo del Gruppo Price è stato quello di apportare le modifiche necessarie agli allegati e ai documenti correlati per rendere l'inglese una lingua standard dell'ICAO, La prima riunione del gruppo direttivo PRICE si è tenuta nel novembre 2000. Tra i partecipanti al PRICE figuravano rappresentanti di Argentina, Canada, Cina, Francia, Russia, Ucraina, Regno Unito, Stati Uniti, EUROCONTROL, IATA, IFALPA, IFATCA e ICAO.
5) In Italia: https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-di-volo/piloti/language-proficiency/elenco-centri-certificati-per-esami-lingua-inglese/
6) Pilots/Air Traffic Controllers Phraseology Study, IATA 2011.
7) Il rapporto della FAA è il seguente: DOT/FAA/AM-10/9, U.S. Airline Transport Pilot International Flight Language Experiences, Report 3 Language Experiences in Non-Native- English-Speaking Airspace/Airports.
8) LSP Journal, Vol.4, No.1 (2013) / http://lsp.cbs.dk ; in particolare pag. 79.
9) Ethnologue.com

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
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026

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: