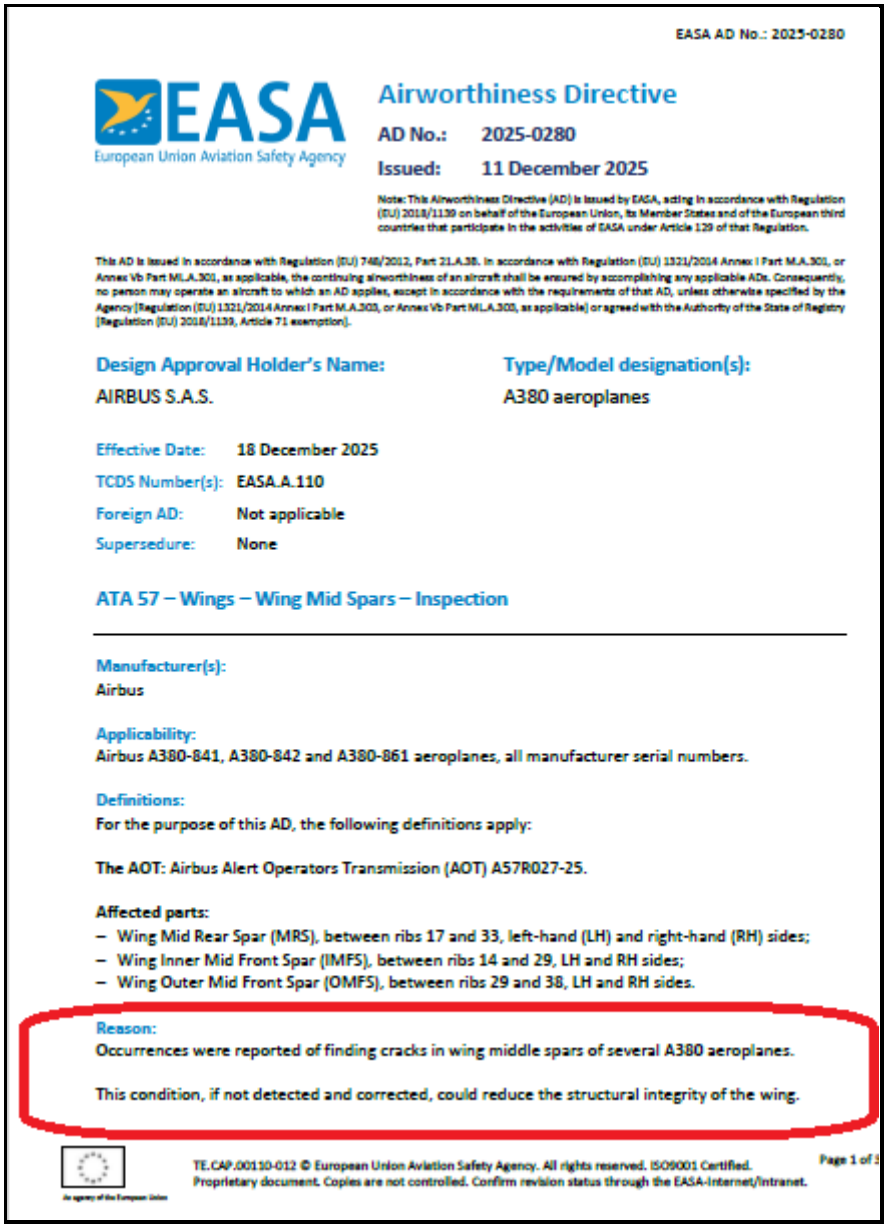
A380: CREPE SEZIONE ALARE, NECESSARIE REVISIONI

Problemi per il jumbo dei cieli che ha sostituito il 747. L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha richiesto che 16 aeromobili Airbus A380 vengano ispezionati con urgenza, di cui cinque devono essere controllati prima di poter riprendere i voli commerciali.

Il 22 giugno 2026, l'EASA ha emesso una Direttiva di Aeronavigabilità di Emergenza (2026-0119-E) che prevede ispezioni delle longherine alari di 16 A380 tutti nella flotta di Emirates tranne uno che vola con i colori della Qantas. L'autorità di regolamentazione dell'aviazione ha affermato che la nuova direttiva fa seguito a un ordine precedente (2025-0280) che evidenziava il ritrovamento di crepe nelle longherine centrali delle ali di diversi A380. Tuttavia, la precedente direttiva si concentrava sull'ispezione degli A380 che rientravano in servizio dopo ogni periodo di inattività. La 2025-0280 è qui mostrata e abbiamo evidenziato in rosso le ragioni della sua emissione.



EASA AD No.: 2025-0280

EASA
European Union Aviation Safety Agency

Airworthiness Directive

AD No.: 2025-0280

Issued: 11 December 2025

Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part ML.A.301, as applicable, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part ML.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name: AIRBUS S.A.S.

Type/Model designation(s): A380 aeroplanes

Effective Date: 18 December 2025

TCDS Number(s): EASA.A.110

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 57 – Wings – Wing Mid Spars – Inspection

Manufacturer(s):
Airbus

Applicability:
Airbus A380-841, A380-842 and A380-861 aeroplanes, all manufacturer serial numbers.

Definitions:
For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The AOT: Airbus Alert Operators Transmission (AOT) A57R027-25.

Affected parts:
- Wing Mid Rear Spar (MRS), between ribs 17 and 33, left-hand (LH) and right-hand (RH) sides;
- Wing Inner Mid Front Spar (IMFS), between ribs 14 and 29, LH and RH sides;
- Wing Outer Mid Front Spar (OMFS), between ribs 29 and 38, LH and RH sides.

Reason:
Occurrences were reported of finding cracks in wing middle spars of several A380 aeroplanes.

This condition, if not detected and corrected, could reduce the structural integrity of the wing.

TE.CAP.00110-012 © European Union Aviation Safety Agency. All rights reserved. ISO9001 Certified.
Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/Intranet.

Con l'ultima direttiva del 22 giugno scorso l'EASA ha dichiarato che, a seguito della "revisione dei risultati di tali ispezioni, è stato stabilito che le crepe riscontrate su alcuni aeromobili potrebbero compromettere l'integrità strutturale dell'ala". Per affrontare questa potenziale condizione di pericolo, Airbus ha stabilito che è necessario effettuare un'ulteriore ispezione “speciale e dettagliata".

L’ultima direttiva è stata causata dalla scoperta di crepe in un componente strutturale all’interno dell’ala di uno degli aeromobili. Le verifiche, si concentreranno sul longherone centrale dell’ala, un elemento strutturale chiave all’interno della wing box che contribuisce a distribuire le sollecitazioni generate in volo. Se un operatore dovesse riscontrare una discrepanza tra il longherone ispezionato e il suo normale assetto, dovrà contattare Airbus per le istruzioni di riparazione.

Sono cinque gli Airbus A380 di Emirates che dovranno essere ispezionati prima del volo successivo, mentre per gli altri 11 si potrà procedere a ispezione con tempi più allargati entro 25 cicli di volo. Crediamo di fornire una informazione utile comunicando quali sono le cinque macchine che necessitano di una ispezione immediata. Per queste cinque l'EASA ha anche dichiarato che è autorizzato un volo di trasferimento per ognuna di esse nel caso fosse necessario posizionare gli aerei in un luogo dove sia possibile effettuare i controlli.

c/n	sigla	anzianità
-190 Emirates	A6-EOO	11.2 anni
-202 Emirates	A6-EOR	11 anni
-203 Emirates	A6-EOS	10.9 anni
-209 Emirates	A6-EOY	10.6 anni
-228 Emirates	A6-EUP	9.8 anni

Gli altri 11 sono identificati dai numeri di serie 30, 42, 55, 56, 105, 142, 184, 187, 208, 227 e 234. La macchina della Qantas è la n. 55 la quale è immatricolata VH-OQI ed è entrata in servizio il 26 maggio 2010.

Per tutti quest’ultimi, come detto, le ispezioni saranno condotte durante i previsti tempi di manutenzioni programmate.

Gli allarmi sulle fessurizzazioni nel componente alare del 380 risalgono in effetti a più di un decennio fa. Era il 2012 infatti quando, l'EASA ordinò che tutti, gli allora, 67 Airbus 380 in servizio fossero ispezionati per verificare la presenza di tale problema.

"Questa condizione, se non rilevata e corretta, può portare a una riduzione dell'integrità strutturale dell'aeromobile", dichiarò all'epoca l'EASA.

Nel 2019, l'EASA segnalò poi la presenza di crepe nelle aree interessate del longherone posteriore esterno (ORS) dell'ala degli aeromobili A380.

L’A380 è entrato in servizio nel 2006 e resta un velivolo di prestigio sulle rotte a lungo raggio più trafficate, nonostante Airbus abbia interrotto la produzione nel 2021; il numero totale di macchine costruite si è fermato a 254 e attualmente ne risultano attive 220.
Il 9 giugno scorso, l'amministratore delegato di Airbus, Guillaume Faury, ha affermato che ingegneri e dirigenti dovrebbero concentrarsi sulla consegna ai clienti degli aeromobili già presenti nel portafoglio ordini del costruttore, anziché ideare nuovi aerei di linea. La società sta faticando ad aumentare la produzione e a consegnare gli aeromobili alle compagnie aeree e alle società di leasing nei tempi previsti specialmente a causa di problemi nella catena di fornitura, in particolare della carenza di motori forniti da Pratt & Whitney. E’ proprio a causa di ciò che diversi aerei già completati restano parcheggiati negli impianti Airbus di Tolosa e Amburgo, in attesa dei motori prima di poter essere consegnati alle compagnie aeree.

NL 35/26 *(25 Giugno 2026)*

Air-accidents.com

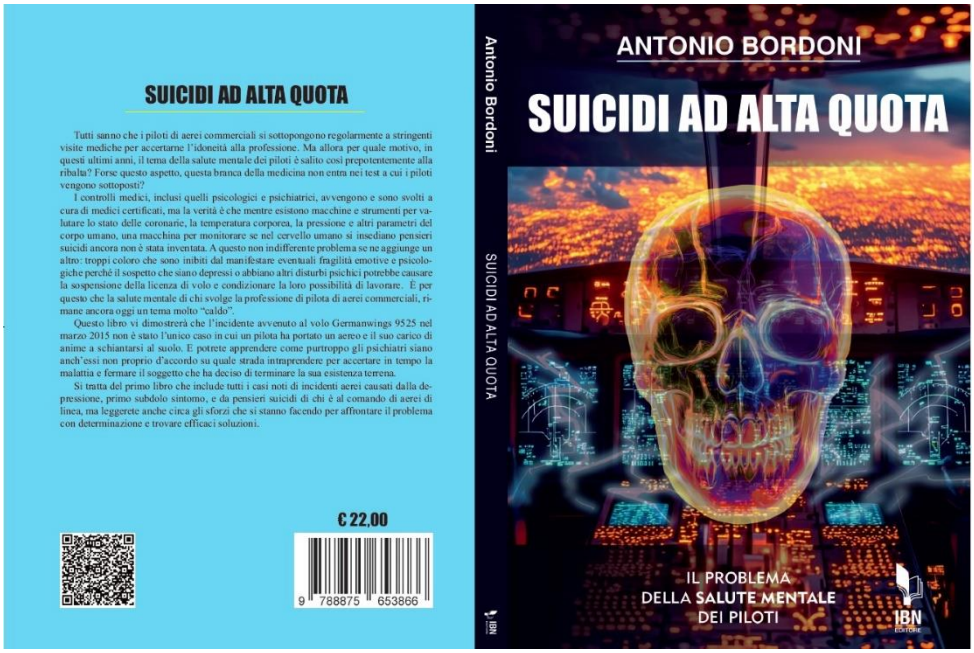
Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	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
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026

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:


SUICIDI AD ALTA QUOTA
Tutti sanno che i piloti di aerei commerciali si sottopongono regolarmente a stringenti visite mediche per accertarne l'idoneità alla professione. Ma allora per quale motivo, in questi ultimi anni, il tema della salute mentale dei piloti è salito così prepotentemente alla ribalta? Forse questo aspetto, questa branca della medicina non entra nei test a cui i piloti vengono sottoposti?
I controlli medici, inclusi quelli psicologici e psichiatrici, avvengono e sono svolti a cura di medici certificati, ma la verità è che mentre esistono macchine e strumenti per valutare lo stato delle coronarie, la temperatura corporea, la pressione e altri parametri del corpo umano, una macchina per monitorare se nel cervello umano si insediano pensieri suicidi ancora non è stata inventata. A questo non indifferente problema se ne aggiunge un altro: troppi coloro che sono inibiti dal manifestare eventuali fragilità emotive e psicologiche perché il sospetto che siano depressi o abbiano altri disturbi psichici potrebbe causare la sospensione della licenza di volo e condizionare la loro possibilità di lavorare. È per questo che la salute mentale di chi svolge la professione di pilota di aerei commerciali, rimane ancora oggi un tema molto "caldo".
Questo libro vi dimostrerà che l'incidente avvenuto al volo Germanwings 9525 nel marzo 2015 non è stato l'unico caso in cui un pilota ha portato un aereo e il suo carico di anime a schiantarsi al suolo. E potrete apprendere come purtroppo gli psichiatri siano anch'essi non proprio d'accordo su quale strada intraprendere per accertare in tempo la malattia e fermare il soggetto che ha deciso di terminare la sua esistenza terrena.
Si tratta del primo libro che include tutti i casi noti di incidenti aerei causati dalla depressione, primo subdolo sintomo, e da pensieri suicidi di chi è al comando di aerei di linea, ma leggerete anche circa gli sforzi che si stanno facendo per affrontare il problema con determinazione e trovare efficaci soluzioni.
€ 22,00
9 788875 653866
Antonio Bordoni
SUICIDI AD ALTA QUOTA
IBN
ANTONIO BORDONI
SUICIDI AD ALTA QUOTA
IL PROBLEMA DELLA SALUTE MENTALE DEI PILOTI
IBN EDITORE