

ANCORA UNA COMPAGNIA NEPALESE

L'unico incidente fatale ad un velivolo di linea dell'anno 2023 è occorso ad una compagnia nepalese, la Yeti Airlines, e aveva provocato 72 vittime tutti gli occupanti del volo YT691. (1)

Anche l'incidente occorso in data odierna a un Canadair CRJ-200 ha colpito di nuovo una compagnia nepalese, la Saurya Airlines. L'aereo effettuava un volo interno da Kathmandu a Pokhara con 19 persone a bordo, 2 piloti e 17 tecnici della compagnia aerea. Il velivolo è decollato dalla pista 02 dell'aeroporto Tribhuvan di Kathmandu alle 11:11L circa (06:26Z), ma ha improvvisamente virato a destra fino a quasi verticalizzare le ali, ha perso quota e ha impattato con il suolo a destra e a sinistra della pista. È scoppiato un incendio. 18 occupanti sono morti, il capitano è stato portato in ospedale e sembra essere fuori pericolo.

Va subito notato che non si tratta di un volo di linea bensì di quello che in gergo viene chiamato "ferry flight" ovvero un volo di trasferimento da una città all'altra per operazioni di manutenzione.

Saurya Airlines Pvt. Ltd è una compagnia aerea con sede a Kathmandu, in Nepal fondata nel 2014. Opera con una flotta composta da un unico jet CRJ 200, quello incidentato. Saurya Airlines è stata la prima compagnia aerea a operare il Canadair Regional Jet in Nepal, diventando anche la seconda compagnia aerea in Nepal dopo Cosmic Air ad operare con velivoli a reazione sulle rotte nazionali.

Nel 2018, la compagnia aerea è stata bloccata dall'aeroporto internazionale di Tribhuvan, poiché doveva 30 milioni di rupie nepalesi di tasse di servizio all'aeroporto. Nel marzo 2019, la compagnia aerea ha saldato i suoi debiti e ha ripreso le operazioni di volo. Sempre nel 2018, la compagnia è stata venduta a un gruppo di nepalesi non residenti per 320 milioni di rupie nepalesi. Tuttavia, nel 2019, la proprietà è cambiata nuovamente, quando il gruppo indiano Kuber ha acquisito la compagnia per 630 milioni di rupie nepalesi. Nel luglio 2021, alcune fonti di stampa avevano indicato che la compagnia aerea sarebbe stata ribattezzata Kuber Airlines.

Per avere dettagli sulle cause dell'incidente la testimonianza del capitano, unico illeso, sarà determinante e precederà senz'altro la decifrazione dei registratori di volo.

Oltre all'incidente del 2023 da noi già ricordato, questi gli altri incidenti fatali occorsi di recente ad aerei battenti bandiera nepalese:

- 29/5/2022 TARA AIR DHC6 22 vittime
- 14/4/2019 SUMMIT AIR Let410 1+2
- 16/5/2018 MAKALU AIR Cessna 208 2

Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare del Nepal (attualmente 20) sono soggetti a divieto di operazioni all'interno della Comunità europea ("black list") (3)

All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Nepal, including			Nepal
<i>AIR DYNAMICS HELICOPTERS</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</i>	087/2018	Unknown	Nepal

- (1) L'incidente è avvenuto il 15 gennaio 2023 all'aeroporto di Pokhara. L'aereo era un ATR72 immatricolato 9N-ANC (c/n 754).
- (2) L'aereo era immatricolato 9N-AME ed era il c/n 7772
- (3) L'ultima black list porta la data del 30 maggio 2024

NL 37/2024 24 Luglio 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24	Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24	La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24	Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24	Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24	Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24	Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24	La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	24 luglio 2024

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

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