

VOLO AIR INDIA 171

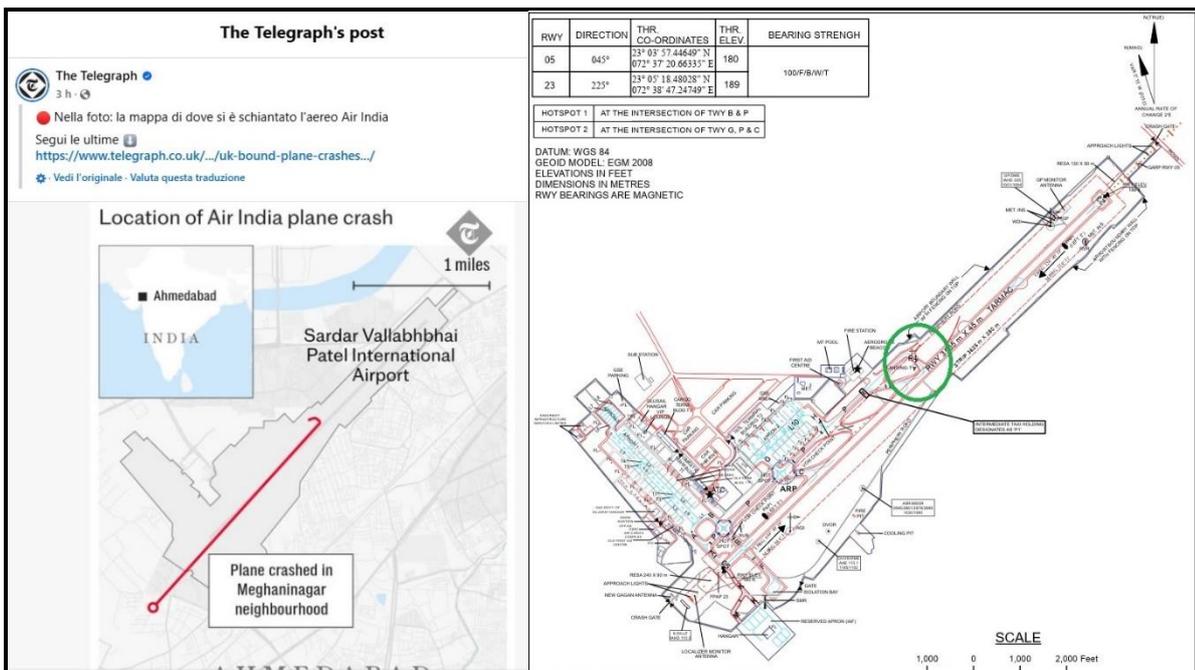
12 giugno 2025. Il Boeing 787 dell'Air India (1) che operava il volo senza scalo da Ahmedabad a Londra Gatwick è precipitato a terra dopo pochi secondi aver staccato le ruote dalla pista 23 dell'aeroporto. A bordo 242 persone (230+12)

Si tratta del secondo incidente fatale dell'anno in corso dopo che il 30 gennaio a Washington è avvenuto lo scontro fra il CRJ dell'American Eagle con un elicottero militare che ha provocato 67 vittime.

La dinamica dell'incidente al 787 (bassa quota, ambito aeroportuale) ha fatto subito pensare ad un impatto con volatili, il ben noto *bird strike* che provoca ovunque numerosi incidenti solitamente però non fatali. Questa ipotesi per il momento rimane valida, ma crediamo che una attenta analisi di ciò che è accaduto porti verso l'ipotesi di un aereo troppo carico fatto decollare da una pista troppo corta. Saremmo cioè in presenza di un errore umano.

La pista 23-05 è in effetti lunga abbastanza per permettere decolli in sicurezza a pieno carico (3505 metri) ma se venisse confermata la tesi che il decollo è avvenuto non da testata pista bensì avvalendosi di una lunghezza ridotta allora ciò che potrebbe essersi verificato è che l'aereo raggiunta la velocità di rotazione (VR) si sia trovato a sorvolare il terreno che circonda il perimetro aeroportuale a quota troppo bassa. Ciò sarebbe dimostrato dal carrello non retratto che si vede nelle foto che circolano. Un tentativo eccessivo da parte dell'equipaggio di riguadagnare quota potrebbe aver causato una situazione di quasi stallo dal quale l'aereo non era certo in grado di riprendersi stante la bassa quota guadagnata.

Il decollo da un punto intermedio della pista appare dalla sottostante fonte a sinistra che vi mostriamo:



Se ad essa affianchiamo a destra la Airport Chart di Ahmedabad nella quale con circolo verde abbiamo evidenziato la bretella di raccordo usata, giungiamo alla conclusione che il 787 sarebbe stato fatto decollare in pratica da metà pista.

Questa seconda ipotesi sarebbe suffragata dal particolare che le riprese dell'incidente mostrano che l'aereo ha mantenuto un angolo di prua insolitamente alto, con il carrello d'atterraggio ancora aperto durante una fase del volo in cui normalmente dovrebbe essere già retratto. Inoltre quello che appare evidente è che l'aereo scende ma il muso sale, fatto questo che evidenzia come il pilota cerchi disperatamente di mantenere l'aereo in volo.

Questi particolari da noi citati sono anche tipici di un motore messo fuori uso da un improvviso impatto con volatili, ma nelle foto che circolano non sembrano esserci stormi di volatili in prossimità dell'aereo.

L'ultimo incidente aereo mortale avvenuto in India risale al 2020 e ha coinvolto Air India Express, la compagnia aerea low-cost. Il Boeing-737 della compagnia aerea ha superato la pista "a tavolino" dell'aeroporto internazionale di Kozhikode, nel sud dell'India. L'aereo è uscito dalla pista, è precipitato in una valle e si è schiantato di muso al suolo. In quell'incidente morirono ventuno persone.

Nel 2010, un Boeing 737 dell'Air India proveniente da Dubai ha superato la pista dell'aeroporto della città meridionale di Mangaluru e si è schiantato in un burrone, uccidendo 158 persone a bordo.

Nel 2000, più di 50 persone sono rimaste uccise quando un volo Alliance Air, tra Calcutta e la capitale Nuova Delhi, si è schiantato in una zona residenziale della città orientale di Patna.

Le ultime notizie diramate in merito all'incidente del 787 parlano di un passeggero miracolosamente salvo. Il passeggero in questione occupava il posto "11A" e solo pochi giorni orsono, il 30 aprile scorso per la precisione, (2) avevamo pubblicato una nostra newsletter dal titolo "Tutti morti, un solo superstite" nella quale ricordavamo i rarissimi casi di incidenti aerei nei quali si era avuto un solo superstite. Alla luce di quanto accaduto a Ahmedabad val la pena rileggerselo:
<https://www.air-accidents.com/nlet/nl-30-2025.pdf>

Tata Group che nel 2022 ha rilevato Air India ha intanto annunciato che elargirà 117.000 dollari ad ogni famiglia che ha avuto un congiunto deceduto nell'incidente.

(1) Aereo immatricolato VT-ANB, c/n 36279

(2) La Newsletter in questione è la n. 30/25

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascxapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025

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

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 ne rimangono attive."