

AIR INDIA 171 DETTAGLI SULL'INCIDENTE

Nel momento di scrivere queste note sappiamo del miracolato del volo, il 40enne cittadino britannico Vishwashkumar Ramesh l'unico sopravvissuto dei 242 a bordo, ma ancora si naviga nel buio circa l'esatto numero di vittime a terra, nell'edificio sul quale si è schiantato il Boeing 787 dell'Air India che era stato consegnato alla compagnia il 28 gennaio 2014.

Il 787-8 Dreamliner era pilotato dal capitano Sumeet Sabharwal e dal suo copilota Clive Kunder. I due avevano una grande esperienza: secondo quanto riferito, Sabharwal aveva maturato più di 22 anni di esperienza come pilota di linee aeree commerciali e oltre 8.000 ore di volo. Per il momento non è dato sapere quante specificatamente sul 787.

L'aereo trasportava 242 persone mentre rullava sulla pista dell'aeroporto internazionale di Ahmedabad giovedì pomeriggio, 12 giugno. Il jet è decollato alle 13:39 ora locale (08:09 GMT).

Quasi subito dopo il decollo, dalla cabina di pilotaggio è stata lanciata una richiesta di soccorso ma non si hanno dettagli in merito. All'ack della torre l'aereo non ha poi risposto. Non è chiaro cosa abbia spinto a dare l'allarme, ma l'unico sopravvissuto del volo ha dichiarato ai media indiani di aver sentito un forte boato mentre l'aereo faticava a guadagnare quota.

Un filmato che circola in rete è per il momento l'unico elemento sul quale basarsi per avanzare ipotesi. L'aereo aveva raggiunto un'altezza di 190 metri e il video evidenzia che il 787 fatica a sollevarsi da terra, apparentemente per una mancanza di spinta o di potenza.

Dobbiamo subito avvertire che da parte delle autorità non è stata data conferma di quanto un servizio del Telegraph del 12 giugno stesso (1), affermava circa il punto di entrata in pista del 787 per effettuare la corsa del decollo. Dall'immagine che aveva pubblicato il quotidiano britannico l'aereo si immetteva in pista non usando tutta la lunghezza a disposizione.



Un tale particolare ha fatto circolare l'ipotesi, che l'aereo avrebbe potuto incontrare difficoltà ad alzarsi in tempo nell'ambito della limitata pista a disposizione. Ricordiamo che un Boeing 787-8, il tipo di aereo che si è schiantato giovedì, richiede in genere 2.500 metri di pista.

Scartando per il momento una tale ipotesi vediamo cosa possiamo dire per spiegare la sciagura ricorrendo al video che circola in rete. (2)

•1. Bird strike

Si verificano quando un aereo si scontra con un volatile e possono essere estremamente pericolosi per gli aerei. Nei casi più gravi, i motori possono perdere potenza se vengono risucchiati da un uccello, come è successo nel disastro aereo di Jeju in Corea del Sud, che ha causato la morte di 179 persone l'anno scorso.

(3) Esperti e piloti che conoscono l'aeroporto di Ahmedabad sono concordi nel ritenere che esso è ben noto per gli uccelli. Lo Stato del Gujarat, dove si trova Ahmedabad, ha riportato 462 incidenti di bird strike in cinque anni, la maggior parte dei quali si è verificata all'aeroporto di Ahmedabad (4).

•2. Blocchi a entrambi i motori

Una causa ipotizzata è la possibilità di un guasto (evento del tutto rarissimo) a entrambi i motori. Ci si è chiesti se l'aereo avesse attivato la Ram Air Turbine (RAT), una turbina di emergenza che entra in funzione quando i motori principali non riescono a generare energia per i sistemi essenziali. I guasti ai doppi motori sono quasi sconosciuti; l'esempio più significativo è stato il "Miracolo sull'Hudson" del 2009, quando un Airbus A320 della US Airways perse entrambi i motori a causa di un impatto con un uccello pochi istanti dopo il decollo dall'aeroporto LaGuardia di New York, ma planò sul fiume e non si registrarono vittime. L'avaria a entrambi i motori può essere causata **anche dalla contaminazione o dall'intasamento del carburante**. I motori degli aerei si basano su un preciso sistema di misurazione del carburante che, se si blocca, può portare all'esaurimento del carburante e allo spegnimento del motore.

•3. Errata configurazione flaps

Ad Ahmedabad, dove il giorno dell'incidente le temperature sfioravano i 40°C, l'aria più rarefatta avrebbe richiesto un'impostazione più elevata dei flap e una maggiore spinta dei motori; in queste condizioni, anche un piccolo errore di configurazione può avere conseguenze catastrofiche.

D'altra parte una rullata di decollo con i flap retratti avrebbe fatto scattare allarmi avvisando l'equipaggio di volo di una errata configurazione..

•4. Problemi idraulici

Il carrello che rimane esteso una volta staccate le ruote dalla pista non è normale: i carrelli vengono retratti nel corpo dell'aereo poco dopo il distacco dalla pista. Questo suggerirebbe, forse, un problema idraulico, perché è l'impianto idraulico a sollevare il carrello.

Avendo presente che l'aereo è caduto a terra da bassa quota non dovrà passare molto tempo per analizzare sia il CVR come il FDR, ma per il momento le immagini della fase del decollo che circolano in rete sono gli unici elementi capaci di fornire elementi utili per cercare di determinare il perché della sciagura avvenuta a meno di un minuto del *lift off* del 787 dalla pista 23 dello scalo di Ahmedabad.

1) <https://www.telegraph.co.uk/world-news/2025/06/12/air-india-plane-crash-london-how-it-happened/>

2) <https://news.sky.com/video/former-pilot-analyses-video-of-air-india-flight-171-taking-off-13382840>

3) Ciò secondo i dati del Ministero dell'aviazione civile indiana presentati in Parlamento nel dicembre 2023.

4) Si trattava di un B737-800 della compagnia Jeju Airlines immatricolato HL8088.

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	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025

INVIAMO 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."