PRECEDENTI DI FINESTRINI ROTTI?

Pur essendo indubbiamente allarmanti, è importante ricordare che incidenti causati da oblò rotti sono rari. Vi abbiamo già fornito l'esempio verificatosi negli Stati Uniti nel 2018, quando i detriti provenienti da un guasto al motore hanno mandato in frantumi un finestrino della cabina del volo Southwest Airlines 1380. Questo incidente, che purtroppo ha causato la morte di una passeggera, ha fatto seguito a un guasto al motore simile verificatosi su un altro volo Southwest nel 2016. Entrambi questi incidenti sono stati causati da problemi al motore CFM56.

Ma i vetri più fragili quelli che hanno dato problemi più allarmanti riguardano il windshield ovvero i parabrezza dei velivoli. Vogliamo qui ricordare quanto accadde il 10 giugno 1990 a bordo del BAC 1-11 di British Airways volo 5390 tra Birmingham e Malaga. Durante quel volo, una parte del parabrezza si staccò a causa dell'errata installazione. Il comandante venne spinto per metà all'esterno dalla depressione risultante, rimanendo però premuto dall'aria contro il muso dell'aereo. Il co-pilota riuscì a compiere un atterraggio di emergenza a Southampton senza che alla fine fosse registrata alcuna vittima.

A ottomila metri, salvato dallo steward che lo afferra per le gambe

Pilota d'aereo risucchiato nel vuoto panico e feriti fra gli 81 passeggeri

LONDRA. Scena degna di un film del terrore, ieri, nei cieli dell'Inghilterra. Il comandante-pilota di un aereo Bac 111 della British Airways è stato risucchiato fuori dalla cabina, a 8000 metri di quota, ma un collega è riuscito a salvarlo e a compiere un atterraggio di emergenza, mentre scene di panico avvenivano fra gli 81 passeggeri terrorizzati. Ora il comandante, Tim Lancaster, è ricoverato in gravi condizioni, assieme a tre membri dell'equipaggio e a otto passeggeri (sotto terribile choc) nell'ospedale di Southampton. L'aereo stava volando da Birmingham a Malaga, in Spagna, quando si è rotto il blindovetro, cioè il «parabrezza». «La differenza di pressione tra la cabina e l'esterno - ha raccontato un testimone - era tale che il pilota è stato proiettato fuori come un tappo da una bottiglia di champagne».

L'aereo volava a 800 chilometri l'ora quando il vetro blindato è esploso e nella cabina pressurizzata si è scatenato l'inferno. La pressione si è scaricata di schianto. Il pilota ha cercato di aggrapparsi ai comandi ma si è trovato catapultato fuori, nel vento che gli strappava i vestiti.

Il comandante è stato salvato dalla prontezza di riflessi di uno steward, Nigel Ogden, che con un tuffo lo ha afferrato per le gambe ed è riuscito poi con l'aiuto di una hostess ad ancorarsi a una poltrona. «Ho visto il corpo di un uomo penzolare fuori dall'aereo - ha riferito una passeggera, Margaret Simmons di 39 anni - mentre altri due uomini e una donna lo tiravano per le gambe». Intanto il secondo pilota, Alistair Atchison, dalla radio lanciava un messaggio disperato all'aeroporto di Southampton, il più vicino: «Il comandante è ferito, forse morto. Non sono certo di poter controllare l'aereo». A bordo, intanto, si era scatenato il panico. «Eravamo partiti da venti minuti - ha detto un passeggero - quando si è udito uno scoppio e si è visto del fumo. Una hostess è scoppiata in lacrime. Poi l'aereo ha cominciato a perdere quota per migliaia di metri».

Frattanto l'equipaggio aveva ripreso il controllo della situazione. Con una manovra acrobatica, Alistair Atchison è riuscito a riportare l'aereo in quota e si è diretto verso l'aeroporto, alla velocità minima per continuare a volare riducendo l'effetto devastante del vento nella cabina. L'atterraggio a Southampton è avvenuto senza scosse. I resti del blindovetro sono stati ritrovati dopo qualche ora presso Didcot, un paesino nell'Oxfordshire. In serata i passeggeri, tutti della zona di Birmingham, hanno potuto proseguire per le vacanze in Spagna su un altro aereo.

Da "La Stampa" 11 giugno 1990

L'aereo trasportava quattro membri dell'equipaggio di cabina e 81 passeggeri, non ci fu nessuna vittima ma l'insolito incidente suscitò molto timore nell'ambiente aeronautico; il comandante del volo fu risucchiato fuori dalla cabina e rimase schiacciato contro il muso dell'aereo per 20 minuti, ma incredibilmente, sopravvisse all'accaduto.

Le indagini che seguirono rivelarono particolari davvero inquietanti: il parabrezza sinistro, sostituito prima del volo, si era staccato a causa della pressione in cabina, in quanto erano stati usati 84 bulloni su un totale di 90, aventi un diametro inferiore a quello specificato. L'ultima operazione di manutenzione era stata

eseguita da un singolo individuo, ma senza alcuna supervisione, e in pratica l'installazione del nuovo windshield non fu testata fino a quando l'aeromobile non decollò per effettuare quel volo del 10 giugno 1990.

Un caso pressoché simile avvenne anche il 14 maggio 2018 all'Airbus 319 della Sichuan Airlines volo 8633. Di questo incidente sui nostri media trapelò ben poco in quanto il volo, che ospitava a bordo 128 persone, si svolgeva fra Chongqing-Jiangbei in Cina e Lhasa. Anche in questo caso vi fu il cedimento improvviso del parabrezza destro a 32.000 piedi di quota, la cabina si depressurizzò e il copilota venne parzialmente risucchiato all'esterno. Tutte le 128 persone a bordo sono comunque sopravvissute grazie al controllo manuale del velivolo da parte del comandante che fece un atterraggio di emergenza a all'aeroporto di Chengdu-Shuangliu.

Tornando ora a quanto avvenuto il 10 scorso a bordo del Boeing 737 di Malta Air, compagnia facente parte del Gruppo Ryanair, vogliamo riportare quanto si può leggere nel modello 20-F che Ryanair ha sottomesso presso la SEC (Securities and Exchange Commission) Usa. Ricordiamo che il 20-F è richiesto alle società straniere i cui titoli sono quotati sui mercati statunitensi. Ebbene nel capitolo riguardante i "fattori di rischio" alla pag. 21 *(il sottolineato è nostro)* si può leggere quanto segue: (1)

"Le iniziative legate alla sicurezza potrebbero incidere sui risultati della Società. Le autorità aeronautiche in Europa e negli Stati Uniti richiedono o raccomandano periodicamente alle compagnie aeree di implementare specifiche modifiche e/o procedure di sicurezza sui propri aeromobili. Negli ultimi anni, la FAA, l'EASA e la UK CAA hanno imposto diverse modifiche e/o procedure di questo tipo per gli aeromobili Boeing 737, tra cui ispezioni strutturali che richiedono attrezzature specializzate e ispezioni ripetute ad alta frequenza, l'installazione di un sistema di rilevamento dell'angolo di attacco potenziato sugli aeromobili Boeing 737-8200 e modifiche alla struttura circostante i motori CFM-56. La politica di Ryanair prevede l'implementazione di tutte le modifiche e le procedure di sicurezza richieste o raccomandate, in conformità con le direttive di FAA, EASA e UK CAA, in stretta collaborazione con Boeing e Airbus e in base all'applicabilità alla propria flotta."

Quanto sopra riportato conferma ciò che da noi è stato scritto nella precedente nostra newsletter 39/49. (2)

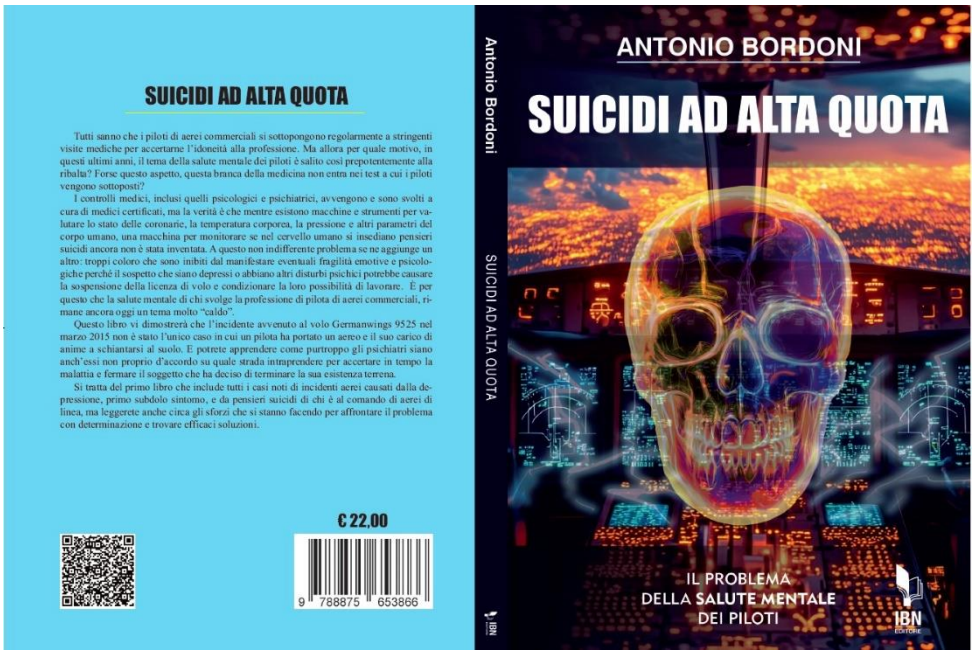
1) Dalla pagina 21 del Mod. 20-F per l'anno fiscale chiuso al 31 Marzo 2026
2) https://www.air-accidents.com/nlet/nl-39-2026.pdf

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
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026
✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026

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



info@ibneditore.it