

## AIR INDIA 171, CARBURANTE CONTAMINATO?

I biocidi per motori aerei, in particolare per il carburante, sono sostanze chimiche utilizzate per prevenire o eliminare la crescita di microrganismi (batteri, funghi, alghe) che possono contaminare il carburante e causare problemi nei sistemi di alimentazione dei velivoli. Attualmente, in Europa, non esiste un biocida specificamente autorizzato per il carburante per aerei, pertanto si utilizzano altri metodi di decontaminazione, spesso basati su analisi microbiologiche per identificare le parti contaminate. In alcuni casi, si usano biocidi autorizzati al di fuori dell'Unione Europea, come KATHON™ FP 1.5 Fuel Biocide e Biobor® JF, che sono anche raccomandati dai costruttori di aeromobili e motori.

La contaminazione microbica del carburante per aerei può portare a diversi problemi, tra cui:

- **Ostruzione dei filtri:** I microrganismi possono accumularsi nei filtri del carburante, riducendo il flusso e causando interruzioni nel funzionamento del motore.
- **Corrosione:** Alcuni microrganismi possono produrre acidi che corrodono le parti metalliche del sistema di alimentazione.
- **Deterioramento del carburante:** La crescita microbica può alterare le proprietà del carburante, riducendone l'efficacia.

Nelle indagini sulla sciagura accaduta il 12 giugno scorso al volo Air India 171 allorché un Boeing 787 non è riuscito a guadagnare quota in fase di decollo (1) gli investigatori stanno ora vagliando un precedente incidente occorso il 26 febbraio 2020 quando un Airbus 321 della Titan Airways in fase di salita da Gatwick ha registrato problemi di potenza a uno dei due motori ed è tornato a terra dopo pochi minuti dal decollo. (2)

In particolare il motore sinistro (CFM56) ha avuto una serie di sovratensioni e sull'ECAM sono state visualizzate indicazioni di stallo del motore destro, che sono continuate per il resto del volo. L'equipaggio ha interrotto la salita a circa 4500 piedi ed è rientrato a Gatwick; erano trascorsi 11 minuti dal decollo.

L'AAIB del Regno Unito che ha indagato sull'incidente ha appurato che un sovradosaggio di biocidi ha contribuito a deteriorare le prestazioni di entrambi i motori e dell'APU. In quell'occasione sono stati emessi da parte di Boeing e di CFM bollettini di servizio di allerta che richiedevano la sospensione dell'uso del trattamento biocida Kathon FP 1.5

La statunitense FAA ha provveduto inoltre ad emettere un SAIB (Special Airworthiness Information Bulletin) (3) nel quale si precisava quanto segue:

“Nei motori e negli aeromobili per i quali è stato approvato l'uso di biocidi, i produttori forniscono procedure nei loro AMM (Aircraft Maintenance Manual) per l'applicazione di questi biocidi nei serbatoi del carburante dell'aeromobile. Di recente sono stati documentati diversi eventi che hanno mostrato effetti negativi sui motori a terra e in volo dopo l'applicazione di un trattamento biocida all'aeromobile. Due di questi eventi sono stati causati da un sovradosaggio del sistema di alimentazione oltre il dosaggio raccomandato, mentre un evento non ha mostrato alcuna prova di un'applicazione errata. Sebbene la mancanza di chiarezza delle procedure AMM o la mancata osservanza di tali procedure da parte del personale di manutenzione possano aver contribuito agli eventi di sovradosaggio, le prove suggeriscono che alcuni modelli di motore sono più sensibili alla concentrazione di Kathon FP1.5 rispetto ad altri.”

Da momento che l'agenzia investigativa indiana (AAIB) ha precisato che *"It is becoming gradually clear from the newly emerging evidence that there was probably zero negligence in the cockpit, the crew did not give up until the very last moment."* È bene precisare quanto sta emergendo dalle indagini. Inviatiamo i nostri lettori anche a tener presente quanto da noi scritto nelle newsletters 40/25 e 41/25.

<https://www.air-accidents.com/nlet/nl-41-2025.pdf>

<https://www.air-accidents.com/nlet/nl-40-2025.pdf>

A solo scopo informativo precisiamo che anche l'Enac ha emesso una nota informativa sul tema dei biocidi e dei problemi che possono dare. (4)

- (1) Air India 171, operato con il Boeing 787-8 immatricolato VT-ANB. Morti 241 a bordo, un solo superstite. Le più recenti notizie indicano in 38 le vittime a terra.
- (2) Titan Airways, ferry flight, da Gatwick a Stansted, Airbus 321 immatricolato G-POWN. Nessuna vittima.
- (3) Si tratta del Bollettino NE-20-04 datato 25 marzo 2020.
- (4) Safety Information Bulletin EASA SIB No.: 2020-06 - Uso del DuPont Kathon™ FP 1.5 Biocide Esenzione ai sensi dell'articolo 55 (1) del Regolamento (UE) No. 528/2012 per consentire l'uso di Biobor®JF  
<https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/NI-2020-029.pdf>

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

NL 42/25 (24 Giugno 2025)

*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
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025

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](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

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



[info@ibneditore.it](mailto: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."*