

## INSOLITO INCIDENTE: UN AIRBUS CON 3 FINESTRINI MANCANTI

Uno degli otto Airbus 320 che attualmente formano la flotta commerciale della compagnia Titan Airways il 3 ottobre scorso ha avuto un insolito incidente su cui sta investigando l'AAIB britannico.

L' Airbus A321-200N di Titan Airways (1), che effettuava il volo AWC-305Y da Londra Stansted a Orlando, FL con 21 membri di equipaggio, per quello che in gergo prende il nome di "ferry flight" stava salendo a circa 10.000 piedi dalla pista 22 di Stansted quando l'equipaggio ha notato un rumore eccessivo in cabina. Si decideva di interrompere la salita quando si era raggiunto il FL150 e veniva presa la decisione di tornare a Stansted, qui l'Airbus atterrava senza particolari problemi trascorsi 37 minuti dal decollo.

Secondo fonti provenienti dall'AAIB britannico, che ha classificato il caso come "incident", sembra che è stato scoperto che tre finestrini della cabina erano mancanti o allentati, ed inoltre erano riportati anche danni allo stabilizzatore di sinistra.

In data 15 ottobre 2023 la compagnia aerea ha comunicato che a bordo dell'aeromobile c'erano 21 membri del personale che dovevano essere riposizionati per voli successivi. L'equipaggio si è accorto di un aumento del rumore e di un problema a uno dei finestrini ed è tornato a Londra secondo le procedure operative standard senza richiedere particolare assistenza. **Dopo l'atterraggio è stato scoperto che i vetri esterni di tre finestrini erano mancanti.** L'evento è stato immediatamente segnalato e si sta indagando.

L'aeromobile era stato in una base di Southend in manutenzione, riparazione e revisione tra il 23 settembre 2023 e il 2 ottobre dopodiché in quest'ultima data ha effettuato un volo di posizionamento verso Stansted da dove era appunto decollato per il volo in oggetto verso gli Usa. L'aereo, con la matricola temporanea G-GBNI, era stato utilizzato per voli VIP per conto del governo britannico fino al 23 settembre 2023 e poi era stato restituito a Titan.



*Foto del velivolo incidentato quando ha operato con la livrea del governo britannico*

In assenza di foto o di riprese le ipotesi che si avanzano è che i finestrini siano usciti dal loro alloggiamento e abbiano colpito lo stabilizzatore orizzontale. Tuttavia ciò potrebbe accadere ad un finestrino, è difficile credere che ben tre erano "allentati" o in procinto di dare problemi di quel tipo.

Il particolare che rimane per il momento poco chiaro è **la mancata menzione nelle comunicazioni fin qui rilasciate, dell'allarme di depressurizzazione.** Di solito incidenti di questa tipologia si verificano quasi subito

durante la prima fase di salita, e il particolare del mancato allarme potrebbe essere dipeso dal fatto che l'equipaggio fosse intenzionato a svolgere la prima fase di salita in modalità di non pressurizzazione. Molto più semplicemente, altrimenti, potrebbe dipendere dal fatto che i comunicati rilasciati finora sono stati molti scarni e sibillini.

La Titan Airways fondata nel 1988 non effettua voli di linea regolari, bensì opera voli a noleggio, talvolta anche per conto di altre compagnie. Dopo essere partita con velivoli tipo Embraer 110 Bandeirante, Short 330 e 360, successivamente sono stati aggiunti anche due ATR 42 e un BAe146-200QC acquisito nel 1996. Questo è stato il primo jet containerizzato utilizzato dalla Royal Mail, poi è stata la volta dei Boeing 737-300 introdotti nel 1999. Oggi la compagnia dispone di otto Airbus per trasporto passeggeri e quattro in configurazione cargo.

- 1) Il velivolo immatricolato G-OATW è un Airbus 321 neo entrato in servizio nel marzo 2021. Dall'aprile 2022 e fino a settembre di quest'anno aveva assunto la matricola G-GBNI ed aveva operato sotto le direttive del Governo britannico.

**NL 44/2023 ; 16 Ottobre 2023**

***Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)***

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare: China AI 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L'aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio

NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio
NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	15 agosto
NL35/23	Decessi ai comandi	18 agosto
NL36/23	La turbolenza in aria chiara	19 agosto
NL37/23	Cieli caldi nell'Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendari incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre
NL40/23	Ultime su MH370	4 settembre
NL41/23	Conoscete il SELCAL32?	18 settembre
NL42/23	Incendi a bordo causati da batterie al litio	6 ottobre
NL43/23	Operare in zone a rischio?	10 ottobre

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

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

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- \* inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- \* inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- \* inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

## E'uscito:



[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 nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI CONTATTI 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)