

IL POSTO PREFERIBILE PER I BAMBINI IN AEREO

“La posizione preferibile per un seggiolino per bambini è il sedile vicino al finestrino. Questa scelta è legata alle procedure di evacuazione: i seggiolini per bambini non devono essere d'intralcio quando ci si dirige verso l'uscita più vicina, quindi un posto vicino al finestrino rappresenta l'opzione migliore. Per lo stesso motivo, non può essere installato nei sedili o nelle file che conducono a un'uscita di emergenza o nelle file direttamente davanti o dietro a tale uscita.”

Quanto sopra riportato è ciò che si può leggere nel sito di EASA, European Aviation Safety Agency, nella sezione “Volare con bambini” ⁽¹⁾

Ora ci sia permesso ricordare che sono avvenuti due recenti incidenti che contraddicono un tale suggerimento.

Nel 2018, una passeggera accomodata in un posto vicino al finestrino è morta quando dei detriti provenienti da un motore danneggiato hanno provocato la rottura del finestrino su un volo della Southwest Airlines negli Stati Uniti, e la donna è stata parzialmente risucchiata fuori.

Più di recente, il 10 luglio scorso, un volo Ryanair (FR1879 svolto da un velivolo di Malta Air), da Salonico a Memmingen stava salendo con FL150 quando l'equipaggio segnalava un problema al motore destro che produceva danni alla fusoliera. Il passeggero seduto accanto al finestrino danneggiato è rimasto bloccato nel foro creato con la testa fuori dal finestrino.

Discesa immediata di quota, maschere d'ossigeno rilasciate, passeggero “riportato” dentro la cabina con escoriazioni al volto e alla parte superiore del corpo.

Va precisato che in entrambi i casi non si è trattato di problemi relativi alla “tenuta” dei finestrini bensì di problemi ai motori i quali se danneggiati possono espellere frammenti che impattano la fusoliera provocando danni alla stessa. In entrambi gli incidenti è stato coinvolto il motore CFM56.

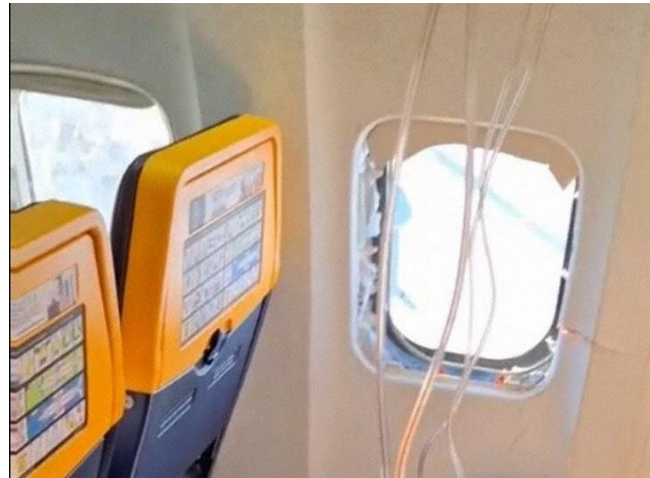
Il 4 marzo 2025, la FAA ha emesso un'AD (Airworthiness Directive) che riguarda tutti gli aeromobili della famiglia Boeing 737 NG, ovvero i modelli 737-600, 737-700, 737-700C, 737-800, 737-900 e 737-900ER, specificando che due episodi di distacco delle pale della ventola del motore hanno spinto l'autorità di regolamentazione ad agire per porre rimedio alla condizione di pericolo.

In gergo aeronautico questi eventi prendono la denominazione di FBO, Fan Blade Off. ⁽²⁾ Gli eventi FBO hanno provocato il distacco dal velivolo di parti della calotta di aspirazione e della calotta della ventola del motore CFM56. Quando avvengono questi incidenti le parti della calotta della ventola che danneggiano fusoliera e finestrini, causano la perdita di pressurizzazione e costringendo il velivolo ad avviare una discesa di emergenza.

Nel caso dell'incidente del 17 aprile 2018 (volo Southwest) l'inchiesta è stata chiusa e il National Transportation Safety Board (NTSB) ha determinato che la causa probabile dello stesso è stata una crepa da fatica a basso ciclo nella coda di rondine della pala del ventilatore n. 13, che ha causato la separazione della pala durante il volo e l'impatto sulla carcassa del ventilatore del motore in un punto critico per l'integrità strutturale e le prestazioni della struttura del cofano di copertura. Con ogni probabilità anche nell'incidente Malta Air si risconteranno medesimi problemi.

Ricordati questi precedenti, a parte il sempre valido suggerimento di tenere la cintura di sicurezza allacciata per il maggior tempo possibile del volo (e ciò anche tenendo conto che sono ormai giornalieri i casi di turbolenza in volo che causano feriti a bordo, ⁽³⁾ **non sarebbe il caso di rivedere il suggerimento che appare nel sito EASA? Se un bambino viene accomodato nel posto del finestrino e dovesse venir colpito dai**

detriti di un finestrino rotto le conseguenze per lui potrebbero essere senz'altro più gravi rispetto ad un adulto.



(4)

- 1) <https://www.easa.europa.eu/it/light/topics/flying-children-0>
- 2) In alternativa : Fan Blade Out
- 3) Per citare un recente, ultimo caso, il 5 Agosto a bordo di un Airbus 320 di Air India che volava da Phuket a Delhi ci sono stati 17 feriti a causa di turbolenza in volo.
- 4) Immagine tratta dal sito di AV Herald

NL 46/26 (07 Agosto 2026)

Air-accidents.com

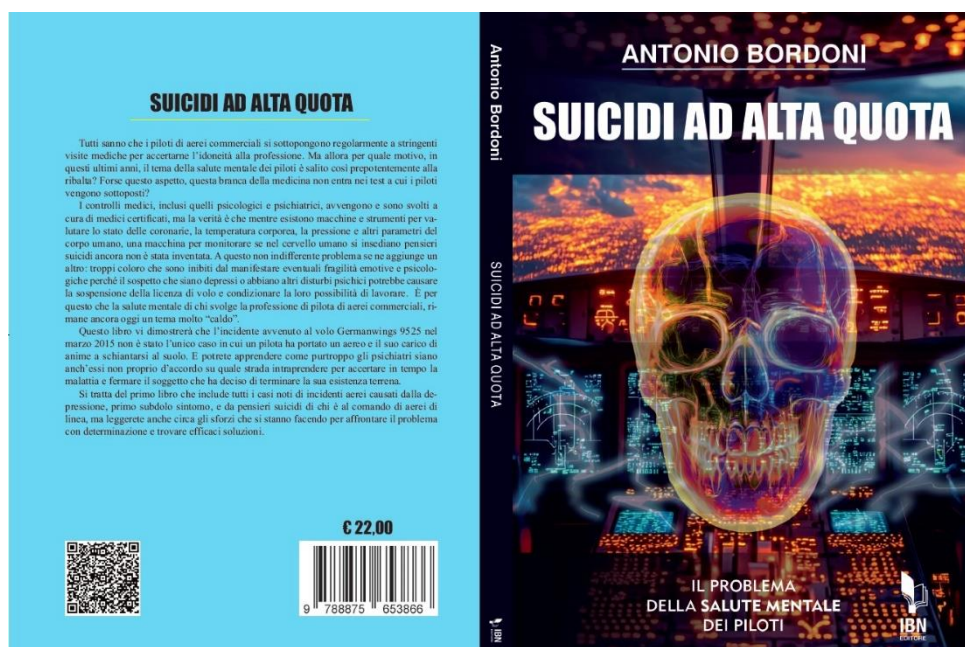
Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	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
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026
✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it



info@ibneditore.it

