

INCREDIBILE SCOPERTA SU UN INSOLITO INCIDENTE

Il 16 ottobre scorso vi abbiamo informato circa quello che avevamo definito un insolito incidente “Un Airbus con tre finestrini mancanti.” (1) Era il **4 Ottobre 2023**. Un A321-200N di Titan Airways (2), 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. Raggiunto FL150 l'equipaggio decideva di interrompere la salita e veniva presa la decisione di tornare a Stansted, ove l'Airbus atterrava senza particolari problemi trascorsi 37 minuti dal decollo. Qui si appurava che tre finestrini della cabina erano mancanti o allentati, ed inoltre erano riportati anche lievi danni allo stabilizzatore di sinistra.

L'AAIB, Air Accidents Investigation Branch, aveva immediatamente avviato una inchiesta e in data 3 novembre scorso con un Bollettino Speciale (3) sono state rese note informazioni il cui contenuto è a dir poco scioccante.

Avverte nell'introduzione la AAIB: *Questo Bollettino Speciale è pubblicato per sollecitare l'attenzione di un recente evento nel quale diversi finestrini della cabina di un Airbus 321 sono stati danneggiati a causa di illuminazione di alta potenza durante riprese cinematografiche (“filming event”). I danni sono stati scoperti dopo l'avvenuto decollo dell'aeromobile nel primo volo effettuato dopo le riprese. Ulteriori ricerche sono in corso in collaborazione con il costruttore dell'aeromobile e gli operatori per comprendere pienamente le caratteristiche della illuminazione usata e come un tale rischio possa essere controllato in futuro. Proprietari di aeromobili e operatori debbono valutare il pericolo insito in tali attività onde minimizzare il rischio di danni agli aeromobili.*

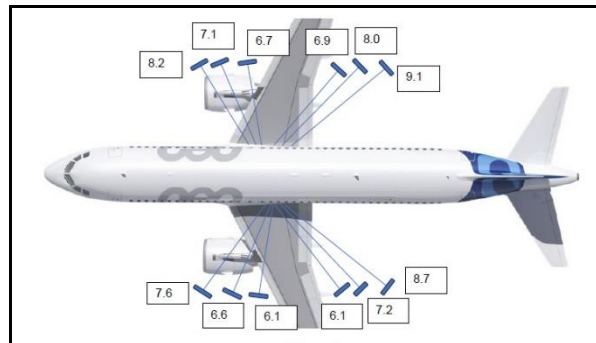
Per spiegare in dettaglio gli avvenimenti bisogna riportarsi a quanto accaduto 24 ore prima del volo in questione. Vi invitiamo a osservare attentamente l'immagine che segue: fasci di luci esterne erano stati indirizzati verso alcuni finestrini centrali del velivolo.



Le luci posizionate sul lato sinistro dell'Airbus (4)

Il giorno prima del volo in questione l'aereo era stato utilizzato per delle riprese cinematografiche a terra, durante le quali erano state accese luci esterne dirette verso i finestrini della cabina per dare l'illusione di un'alba. Le luci sono state accese per la prima volta sul lato destro dell'aeromobile per circa cinque ore e mezza, con la luce concentrata sui finestrini della cabina appena a poppa delle uscite di sicurezza. Le luci

sono state poi spostate sul lato sinistro dell'aereo, dove hanno illuminato un'area simile alla precedente per circa quattro ore. Le fotografie scattate durante le riprese mostravano sei gruppi di luci su entrambi i lati dell'aereo. Nella successiva immagine possiamo vedere l'esatto posizionamento delle luci e la loro distanza espressa in metri dalla carlinga del velivolo. Tutte erano posizionate a meno di dieci metri di distanza.



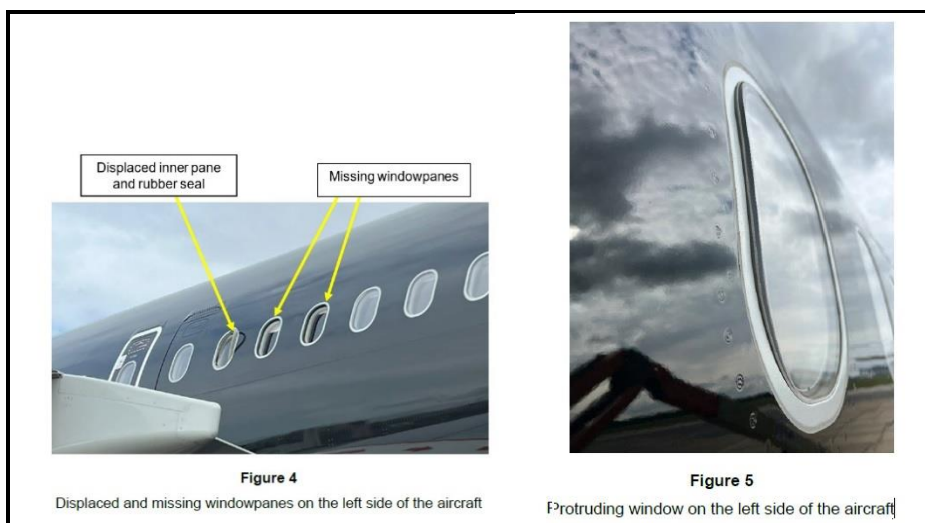
Le luci in questione sono state identificate come appartenenti al modello “MaxiBrute 12” e il Rapporto ne fornisce le specifiche tecniche e d’uso.

Parameter	Value
Lighting capacity	12,000 Watts
Minimum distance from object to be illuminated	10 m
Minimum distance from a flammable object	1.5 m
Maximum surface temperature	200°C

Table 1
Data extracted from the flood light datasheet

Appare subito evidente che la distanza massima non è stata rispettata. Il Bollettino dell’AAIB che comunque si deve intendere come un rapporto preliminare avverte che i finestrini dell’Airbus sembrano aver subito danni termici e distorsioni a causa delle elevate temperature elevate mentre erano illuminati per circa quattro o cinque ore e mezza durante le riprese del giorno prima del volo.

Mentre in questo caso il danno si è manifestato a circa FL100 e il volo si è concluso senza problemi, ad un livello diverso o diverse intensità del danno procurato dallo stesso mezzo avrebbe potuto provocare conseguenze più gravi, soprattutto se l'integrità del finestrino fosse stata persa a una pressione differenziale più elevata.



Le indagini proseguono, ma nel frattempo la comunità aeronautica è avvertita: non esponete i vostri aerei a riprese cinematografiche ove viene fatto uso di luci artificiali troppo intense e ravvicinate.

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) Newsletter n. 44/2023 datata 16 ottobre 2023
- 2) 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.
- 3) Special AAIB Bulletin S2/2023 (AAIB-29637) datato 3 novembre 2023
- 4) Immagine tratta dalla pagina 4 del Bollettino di cui al 3)

NL 48/2023 ; 05 Novembre 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 Al 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
NL44/23	Insolito incidente: Airbus con 3 finestrini mancanti	16 ottobre
NL45/23	La oscura fine di Northwest 2501	20 ottobre
NL46/23	L'incidente all'aereo di Zanussi Lino	26 ottobre
NL47/23	Un incidente aereo rivisitato	4 novembre

www.air-accidents.com

Il nostro sito 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

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