

SICUREZZA VOLO 2017: verso zero incidenti

Quello che si sta chiudendo sarebbe stato un anno storico per l'industria commerciale del trasporto aereo. Fino al 15 novembre non era avvenuto alcun incidente a servizi di linea passeggeri pertanto il 2017 sarebbe passato negli annali come il primo anno nel quale i quattro miliardi di passeggeri imbarcati su aerei di linea erano tutti arrivati sani e salvi a destinazione. Tuttavia l'incidente avvenuto il 15 novembre ad un Let 410 di un vettore russo ha rotto l'incantesimo di un anno che comunque ha segnato pur sempre un traguardo invidiabile per la sicurezza del volo.

Queste le *occurrences* con vittime registrate a velivoli commerciali:

- 16 gennaio : Incidente a un Boeing 747 **cargo** (TC-MCL) durante l'avvicinamento a Bishkek, Kirgizstan, (4 morti) ;
- 5 maggio: Incidente a un Shorts 330 **cargo** (N334AC) della Air Cargo Services durante l'avvicinamento a Charleston, Usa, (2 morti)
- 27 maggio: Incidente in Nepal a un Let 410 **cargo** della compagnia Summit Air (9N-AKY) (2 vittime) ;
- 25 luglio: Incidente a un BN2 **cargo** della Roraima Airways nella Guyana (8R-GRA) (1 morto) ;
- 14 ottobre: Incidente a Abidjan ad un Antonov 26 moldavo (ER-AVB) della compagnia Valan International Cargo in servizio **cargo** (4 morti);
- 15 novembre: Incidente a un Let 410 passeggeri (RA-67047) della Khabarovsk Avia (6 morti);

In totale 19 vittime di cui ben 13 risultano essere membri di equipaggio in servizio su voli esclusivamente cargo. Paradossalmente quest'anno risulta più alto il numero delle vittime a terra che non quello che si riferisce ai passeggeri, infatti nel primo incidente dell'anno avvenuto a Bishkek si sono avute purtroppo anche 35 vittime a terra. E in effetti quello del 16 gennaio, nel quale era coinvolto un Boeing 747, è stato l'evento più tragico dell'anno.

- L'aereo un Boeing 747 della compagnia turca ACT/MyCargo Airlines noleggiato dalla THY (TC-MCL) è precipitato durante la fase di avvicinamento alla pista 26 dell'aeroporto di Bishkek provocando la morte dei 4 componenti l'equipaggio. Il velivolo espletava un volo tutto-cargo fra Hong Kong e Istanbul e si accingeva ad effettuare uno scalo intermedio a Bishkek con condizioni meteo critiche e visibilità ridotta. L'aereo è purtroppo precipitato nelle ore notturne in una zona abitata in prossimità dello scalo Manas International. E' già disponibile un Rapporto Preliminare il quale tuttavia non ha ancora finalizzato le cause.

TABELLA 1-INCIDENTI MORTALI A SERVIZI DI LINEA (SCHEDULED) 2013:2017

	(atti ostili esclusi)		(atti ostili inclusi)	
	Eventi	Vittime	Eventi	Vittime
2013	12	196	12	196
2014	8	630	10	929
2015	5	258	5	258
2016	7	276	8	277
2017	1	6	1	6



Figure 6. Main fire cell (circled by dashed yellow line)

Immagini tratte dal Rapporto Preliminare emesso dal MAK (Interstate Aviation Committee) circa il luogo dell'impatto del B747



●Khabarovsk Avia Let 410

L'aereo (RA-67047) il 15 novembre era in servizio sulla linea da Khabarovsk a Nikolayevsk-on-Amur e aveva a bordo 5 passeggeri e 2 piloti. A causa del maltempo sull'aeroporto di destinazione ha puntato sull'alternato di Indiga ma anche qui non è riuscito ad atterrare a causa delle proibitive condizioni. A questo punto si decideva per lo scalo di Nelkan il quale non presentava alcun problema meteo. L'aereo era ormai in finale a soli milleduecento metri dalla pista quanto toccava le cime di alcuni alberi e precipitava a terra. Una bambina di tre anni, sia pur con serie ferite, risulta sopravvissuta per gli altri 6 nulla da fare. Un particolare che si è subito notato è che non vi è stato incendio e quindi una delle prime ipotesi avanzate è che l'aereo fosse rimasto a corto di carburante, in pratica un incidente simile a quello verificatosi a Medellin il 28 novembre 2016 quando un Avro RJ85 della compagnia LAMIA senza più carburante precipitò a una ventina di miglia dallo scalo di destinazione. (1) Tuttavia in data 24 novembre un comunicato dell'ente investigativo russo MAK ha anticipato che durante la fase di avvicinamento il motore destro ha avuto problemi ("un-commanded activation of the beta mode signalization"), si è verificato un repentino abbassamento di quota con contemporaneo rollio di 180 gradi a destra e l'impatto con il terreno. L'investigazione è ancora in corso.

Riteniamo interessante ricordare alcuni fra i più noti incidenti occorsi a servizi di linea nei quali tutti i passeggeri ed equipaggio sono deceduti, ma **una sola persona** non a caso appellata "miracolata" è uscita viva dalla tragedia:

- 27 agosto 2006 : DELTA/COMAIR ; CRJ100 ; 1 sopravvissuto / 49 morti ; Blue Grass airport, Kentucky, Usa
- 6 marzo 2003; AIR ALGERIE; B737; 1 sopravvissuto / 102 morti ; Tamanrasset, Algeria
- 16 agosto 1987; NORTHWEST; MD82 ; 1 sopravvissuto di 4 anni / 154 morti ; Detroit, Usa
- 24 agosto 1981; AEROFLOT Antonov 24 scontro con aereo militare; 1 sopravvissuto / 31 morti ; Zavitinsky , ex URSS
- 24 dicembre 1971; LANSAL L188 ; foresta amazzonica, salva 1 ragazza di 17 anni ; 91 morti, Perù

MH370

La sostanziale novità emersa durante l'anno è l'annuncio dato il 19 ottobre circa l'accordo raggiunto tra il governo malese e la società *Ocean Infinity* di riprendere le ricerche di quello che ancora oggi viene denominato il *volo del mistero*, cioè MH370.

Come abbiamo segnalato con la nostra Newsletter n. 41/2017 diversi *riscontri indiretti* portano a ritenere che MH370 ha preceduto nella sua dinamica il tragico evento di Germanwings 9525 schiantatosi sulle Alpi di Provenza il 24 marzo 2015. Per l'Airbus di Germanwings le indagini sono state più rapide dal momento che ciò che rimaneva dell'aereo era finito sul terreno; MH370 si è trasformato in un volo fantasma solo perché l'aereo è finito nel fondo dell'Oceano Indiano.

Come è noto il Boeing 777 di Malaysia Airlines anziché proseguire sulla rotta a nord verso la sua destinazione di Pechino ha invece puntato a sud verso l'Oceano Indiano, un particolare questo definitivamente appurato e che trova spiegazione solo se ai comandi del velivolo vi era qualcuno con le appropriate conoscenze tecniche di quello che stava facendo. E' questo un primo elemento di cui tener conto.

Altro elemento da considerare è quello relativo a cosa accade quando un aereo “fuori controllo” impatta l’oceano precipitando dalla quota di crociera.

In merito Swissair 111 (2) costituisce un chiaro precedente: quando un aereo è fuori controllo e impatta l’oceano a elevata velocità i pezzi in cui si frantuma sono numerosissimi (nel caso di SR111 superavano il milione); ciò comporta pure che numerose parti **finiscono per galleggiare** e infatti nel caso di SR111 furono *oltre un migliaio* i pezzi che vennero recuperati direttamente dalla superficie dell’Oceano Atlantico.

Ora è cosa nota che del Boeing 777 non si è rintracciato alcun componente nelle aree dell’Oceano Indiano ove si sono concentrate le ricerche costate oltre 200 milioni di dollari, mentre invece a distanza di tempo alcuni pezzi dell’aereo sono stati ritrovati sulle spiagge orientali africane. Il secondo elemento a nostra disposizione è pertanto il particolare che l’aereo non dovrebbe aver impattato l’oceano a forte velocità bensì a velocità ridotta. Questo particolare trova ulteriore conferma nel flaperon spiaggiato il 29 luglio 2015 sull’isola di Reunion. Se questo componente negli istanti dell’impatto fosse stato retratto, dal momento che esso fa parte integrante dell’ala non si sarebbe dovuto staccare. Il fatto invece che sia stato ritrovato come pezzo isolato indica che esso è stato fatto fuoriuscire dall’ala e ciò può essere avvenuto **solo per un comando dato dalla cabina di pilotaggio da chi intendeva impattare l’oceano a velocità controllata in modo tale da non far spaccare l’aereo in più parti**. Il particolare dell’ammarraggio “controllato” suffragato dal flaperon esteso è un terzo elemento da considerare. Se l’aereo fosse precipitato da grande altezza si sarebbe frantumato e i tanti componenti galleggianti avrebbero facilitato l’individuazione del punto di caduta, viceversa un appoggiarsi “soft” sul fondale marino -praticamente integro- avrebbe reso più difficile la localizzazione.

Giunti a tal punto è lecito chiedersi per quale motivo le autorità malesi non hanno voluto collegare questi indizi, tranne le dovute conseguenze e informarne di riflesso l’opinione pubblica. Una plausibile risposta è quella che segue ed è relativa al fattore temporale.

Tutti noi ricordiamo l’**estremo imbarazzo** che ebbero i vertici di Lufthansa allorchè dovettero ammettere che ai comandi di un loro aereo vi era un pilota che aveva avuto problemi psichiatrici. La sequenza degli eventi tuttavia lasciava ben poco spazio ad altre ipotesi dal momento che il CVR immediatamente recuperato chiarì cosa era avvenuto nella cabina di pilotaggio dell’A320. Ebbene quell’incidente additato da tutti i media mondiali come la prima tragedia dell’aria di un pilota suicida avvenne nel marzo 2015. L’incidente di MH370 è occorso **un anno prima** di Germanwings e se le autorità malesi avessero esternato i particolari da noi summenzionati saremmo stati in presenza di un caso simile a Germanwings il quale però avrebbe assunto i connotati del “primo” caso mondiale del genere. La scomparsa nell’oceano e il non ritrovamento giocavano a favore del silenzio. D’altra parte va anche ricordato che il primo pezzo di flap è stato trovato nel luglio 2015 e solo in quella data le autorità malesi avrebbero potuto disporre di quello che noi abbiamo elencato come il terzo elemento, mentre erano comunque già a conoscenza degli altri due. Ancora un particolare importante va sottolineato: quanto da noi precisato propone ai comandi del B777 un qualcuno che comanda l’aereo con evidente conoscenza di *airmanship*: nessuno però può escludere che invece di uno dei piloti si trattasse di qualcuno fra i passeggeri che, riuscito ad avere la meglio, si è introdotto nella cabina di pilotaggio assumendo il controllo del velivolo o costringendo i piloti a effettuare quanto da lui comandato. Val la pena ricordare come a bordo erano riusciti a salire due passeggeri che viaggiavano con passaporti rubati uno di un italiano e l’altro di un austriaco.

Quante persone nel cockpit ?

Dal primo giugno 2017 le aerolinee tedesche hanno sospeso l'applicazione della raccomandazione emessa dall'EASA all'indomani della sciagura Germanwings, circa il particolare di assicurare la presenza in cabina di pilotaggio di due persone. Secondo una ricerca condotta dalla BDL (l'associazione dei vettori tedeschi) *"lo studio ha evidenziato che la regola delle due persone non arreca alcun beneficio alla sicurezza del volo, ma piuttosto potrebbe causare altri rischi inerenti alle normali operazioni di volo."*

Incidenti significativi

● Quanto accaduto a San Francisco il 12 luglio crediamo meriti l'onore del primo posto fra gli incidenti "significativi" occorsi.

Erano le 23.50 ora locale, quindi condizioni notturne, quando l'A320 di Air Canada proveniente da Toronto entra in contatto con la torre e ottiene conferma per l'atterraggio sulla 28 destra. Tuttavia dall'Airbus chiedono conferma se la pista è quella giusta dal momento che dicono di vedere delle luci sull'asfalto. La torre ri-conferma che sono autorizzati sulla 28 destra; l'aereo continua sulla sua traiettoria. A questo punto da uno dei quattro aerei fermi sulla bretella di rullaggio qualcuno nota che l'A320 si sta dirigendo verso di loro e lancia via radio una esclamazione:

"Ehi, ma quello ci sta venendo addosso"



Nell'immagine che mostriamo (fonte NTSB, con stella rossa da noi inserita) si può vedere in alto a destra la traccia dell'Airbus e a sinistra di esso in sequenza i quattro aerei in attesa di decollare anch'essi dalla 28/destra. L'indagine è ancora aperta e l'unico particolare degno di rilievo che si può annotare è che essendo la 28L chiusa ovvero senza luci, la bretella di raccordo "C" poteva essere interpretata come 28/destra e la 28destra poteva essere scambiata per la 28 sinistra, ma ciò non giustifica l'errore che avrebbe dovuto essere evitato tramite l'appropriata lettura della strumentazione di bordo. Le indagini preliminari hanno appurato che solo quando ACA759 si trovava a 85 piedi AGL ha dato potenza ai motori per riguadagnare quota dopo che aveva toccato l'altezza minima di 59 piedi.

L'inchiesta di questo incidente è ancora aperta e inoltre in data 22 novembre si è appreso che l'NTSB ha avviato una indagine su altri due casi di *runway incursion* avvenuti nelle ore notturne sempre all'aeroporto di San Francisco. (3)

●Altro incidente significativo che merita di venir ricordato è quanto occorso il 22 luglio 2017 all'Airbus 320 della Air India (VT-EXE) che svolgeva il volo 676 da Calcutta a Mumbai. Il tempo stimato del volo doveva essere 2 ore e 50 minuti. A bordo 99 passeggeri oltre ai 4 membri di equipaggio; nel cockpit comandante e primo ufficiale di sesso femminile. Il decollo avviene regolarmente ma i piloti notano un insolito rateo di salita decisamente troppo basso quasi a rilento. L'aereo non riesce ad accelerare per raggiungere la quota di crociera assegnata, il FL350. Dopo una salita durata 30 minuti viene deciso di mantenere il livello di volo 200. Si prova a risalire ma non si riesce ad andare oltre il FL 240 e lì si rimane con una velocità al suolo (ground speed) di 310 knots. Il volo prosegue in queste condizioni per altri 45 minuti quando ci si accorge che con il carburante rimasto non si sarebbe mai raggiunta la destinazione di Mumbai.

L'equipaggio chiede all'ATC di poter dirottare su Nagpur. La diversione viene accettata e l'aereo punta sulla nuova destinazione. Nella fase dell'avvicinamento l'equipaggio è pronto a far uscire il carrello ma....non ve ne è bisogno dal momento che solo a questo punto si accorgono di non aver mai retratto il carrello.

L'insolito incidente è in corso di investigazione da parte delle autorità indiane (DGCA) mentre nel frattempo i due piloti sono stati "de-rostered".

Annotiamo che mentre nella fase di atterraggio in errata configurazione di flaps e/o carrello, si attivano gli allarmi sonori "TOO LOW GEAR" "TOO LOW TERRAIN" non vi è allarme sonoro per il carrello che rimane fuori dopo il decollo ma rimangono accese le luci verdi ("3greens") che indicano appunto che il carrello è fuori.

Nella fattispecie aldilà della svista che per pochi minuti sarebbe comprensibile, quello che rimane strano è il fatto che il rateo di salita rallentato avrebbe subito dovuto far pensare al carrello non retratto, ma l'idea non è venuta a nessuno dei due componenti.

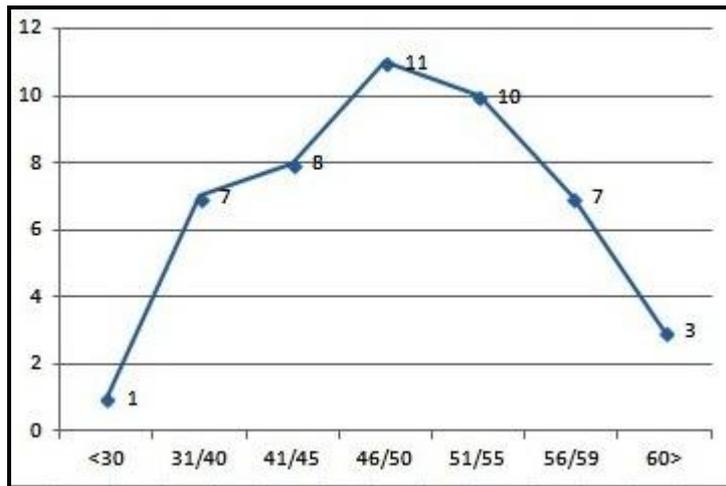
Nei casi in cui i piloti avendo problemi tecnici al carrello sono stati costretti a effettuare salite con il carrello che rimane fuori è stato sempre riportato un rumore inconfondibile e vibrazioni che dovrebbero costituire un'ulteriore indicazione di quanto sta avvenendo.

Interessante sarà l'ascolto del CVR per capire a cosa mai imputavano il rallentato rateo di salita i due piloti. Inchiesta non finalizzata.

Decessi ai comandi

Nel corso dell'anno due piloti sono deceduti in servizio.

- 30 marzo; volo American Airlines, primo ufficiale (57 anni) deceduto ai comandi poco prima dell'atterraggio a Albuquerque, New Mexico.
- 27 settembre; Volo cargo Etihad B777. Il capitano (51 anni) muore pochi minuti dopo il decollo da Abu Dhabi. Il volo che doveva andare ad Amsterdam, atterra invece a Kuwait.



Numeri delle vittime in rapporto all'età del decesso (include tutti i casi conosciuti dal 1951 ad oggi)

Attentati contro velivoli di linea

Nell'anno 2017 non si è registrato alcun attentato perpetrato ai danni di aerei commerciali. In chiusura dell'anno si è avuta conferma che le misure di sicurezza adottate a febbraio dagli Stati Uniti che avevano imposto il divieto di imbarcare laptop in cabina passeggeri erano effettivamente dovute a rivelazioni dell'intelligence israeliana. I terroristi stavano effettivamente costruendo un laptop capace di eludere i controlli di sicurezza. Il 2 febbraio dell'anno precedente, 2016, a bordo di un Airbus 320 della somala Daallo Airlines un laptop portato in cabina era esploso provocando la morte di un passeggero. Verosimilmente quell'attentato era una prova di ciò che bolliva in pentola.

Notizie diffuse a fine ottobre avvertono che le indagini sull'incidente avvenuto il 19 maggio 2016 all'Airbus 320 di Egyptair in volo da Parigi al Cairo si sono concluse ma le stesse ancora non sono state rese pubbliche. Pertanto su questo incidente che ha provocato 66 vittime non si può ancora formulare alcuna ipotesi.

Lista della Federal Aviation Authority sulla sicurezza volo

Secondo il corrente rapporto della FAA (4) tutti gli Stati rientrano sotto la categoria "uno" ("meets ICAO standards") tranne:

- Bangladesh
- Barbados
- Curacao
- Ghana
- Sint Maarten
- Thailandia
- Uruguay

Nella **tabella 2** proponiamo i dati relativi alla criticità delle varie fasi di volo. I dati si riferiscono al triennio 2015-2017 e prendono in considerazione tutte le tipologie di volo con esclusione degli atti ostili.

Tabella 2

TRIENNIO 2015:2017 NUMERO INCIDENTI MORTALI PER FASE DI VOLO

Years 2015-2017: Safety x phase of flight

(Tutte le tipologie, esclusi atti ostili contro l'aeromobile)

DECOLLO/Take off:	7
SALITA INIZIALE/Initial Climbing:	11
IN ROTTA/Enroute:	21
DISCESA/Descent	5
AVVICINAMENTO/Approach	14
ATTERRAGGIO/Landing	1

Tabella 3

Anni 2015-2017: Safety per Regione di appartenenza della registrazione del vettore

Years 2015-2017: Safety per Region of Carriers' Registration

(Tutte le tipologie SCH/CGO/CHA, esclusi atti ostili contro l'aeromobile)

Regione di registrazione del vettore	Take Off N°	N° of Fatal Accidents	1 event every take off:
EUROPA+EUROPA EST	25.580.000	5	5.116.000 (inclusi Paesi Est Europa)
AFRICA	3.108.000	6	518.000
MIDDLE EAST	3.850.000	2	1.925.000
ASIA/PACIFICO	31.080.000	10	3.108.000
NORD AMERICA	32.799.000	7	4.686.000
CAR & SUD AMERICA	8.495.000	5	1.699.000

In base alla surriportata tabella, questa la graduatoria circa **la regione più sicura**

- 1) EUROPA 1 incidente ogni 5.116.000 decolli
- 2) NORD AMERICA 1 incidente ogni 4.686.000 decolli
- 3) ASIA/PACIFICO 1 incidente ogni 3.108.000 decolli
- 4) MEDIO ORIENTE 1 incidente ogni 1.925.000 decolli
- 5) CAR & SUD AMERICA 1 incidente ogni 1.699.000 decolli
- 6) AFRICA 1 incidente ogni 518.000 decolli

Come si può osservare, è l'area europea quella più virtuosa con 1 incidente fatale ogni 5.1 milioni di decolli, seguono Nord America e Asia/Pacifico rispettivamente con un incidente ogni 4.6 milioni di decolli e 3.1, seguita da Medio Oriente, Caraibi/Sud America, all'ultimo posto il continente africano con un incidente ogni 518 mila decolli. **E' interessante annotare che dei cinque incidenti imputati alla regione Europa, tre di essi sono avvenuti nella zona da noi denominata "EEU" ovvero Paesi dell'Europa orientale ex-URSS.**

Facciamo presente che il nostro sito oltre ad offrire una ampia varietà di statistiche è l'unico a fare una distinzione fra paesi europei "occidentali" e quelli appartenenti all'ex Europa "orientale" (EEU=Eastern Europe Countries).

COMPARAZIONE VITTIME **IN ITALIA** PER INCIDENTI STRADALI CON VITTIME **IN TUTTO IL MONDO** PER INCIDENTI AEREI

	<i>Italia</i>	<i>Mondo</i>
2013	3.385	196
2014	3.381	929
2015	3.428	258
2016	3.283	277
Totale	13.477	1.660

Nella sovrastante tabella non compare il 2017 in quanto i dati di fonte Istat sulle vittime stradali vengono resi noti nel mese di giugno dell'anno successivo a quello di riferimento; pertanto i dati relativi al 2017 saranno disponibili solo a metà del 2018.

N.B. La lista completa di tutti gli incidenti fatali occorsi nell'anno, compresi anche quelli a velivoli non commerciali, è disponibile nel nostro sito.

(1) L'aereo, matricola CP-2933, effettuava il collegamento LMI-2933 da Santa Cruz (Bolivia) a Medellin (Colombia) con 68 passeggeri e 9 membri di equipaggio. Le autorità hanno confermato 6 superstiti fra i quali un *flight attendant* e un meccanico.

(2) Incidente avvenuto il 2 settembre 1998. L'MD11 (HB-IWF) precipitò nell'Atlantico provocando la morte di tutti i 229 occupanti. L'aereo era in volo fra New York e Ginevra.

(3) Gli incidenti su cui è stata avviata l'investigazione sono occorsi il 14 dicembre 2016 e il 15 febbraio 2017. Nel primo, un aereo della Skywest ha attraversato la pista 28L mentre un altro aereo stava decollando, nel secondo caso un aereo

della Virgin America stava entrando sulla 28L mentre un altro aereo era in atterraggio. Entrambi gli eventi si sono verificati nelle ore notturne.

(3) Ultimo aggiornamento effettuato il 23 febbraio 2017. Non risultano variazioni rispetto a quello pubblicato al 31 dicembre 2016.

AAR- Safety Newsletter (49/17), 29 Dicembre 2017 (chiuso alle ore 08.15 locali)

www.air-accidents.com

Newsletters emesse nel corso del 2017:

(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "About"- "Newsletter Archive")

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DI CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
- 30/2017:** LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
- 31/2017:** UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
- 32/2017:** QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)

- 33/2017:** IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)
- 34/2017:** SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)
- 35/2017:** L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA (8 agosto)
- 36/2017:** UN INSOLITO TAIL STRIKE A MALPENSA (2 settembre)
- 37/2017:** DUE INCIDENTI SIMILI (5 settembre)
- 38/2017:** EMBRAER 190; UN INCIDENTE DA NON SOTTOVALUTARE (13 settembre)
- 39/2017:** PASSI AVANTI PER LA SOLUZIONE DEI "FUME EVENTS" (20 settembre)
- 40/2017:** QUELLA BRUTTA STORIA DEL CALCOLO ORE-VOLO DEGLI EQUIPAGGI (29 settembre)
- 41/2017:** MH370: SAREBBE ORA DI DIRE QUALCHE VERITA' SUL "VOLO DEL MISTERO" (3 ottobre)
- 42/2017:** ENNESIMO CASO DI "INCONTRI RAVVICINATI" NEI CIELI EUROPEI (6 ottobre)
- 43/2017:** I MISSILI DAL NORD COREA SONO UN PERICOLO PER GLI AEREI CIVILI? (20 ottobre)
- 44/2017:** INTERROTTA LA SERIE POSITIVA (15 novembre)
- 45/2017:** ALLA RICERCA DELLA COMPAGNIA PIU' SICURA (25 novembre)
- 46/2017:** LE COLLISIONI CON DRONI SONO PIU' DANNOSE DEL BIRD STRIKE (30 novembre)
- 47/2017:** PASSEGGERI ALLE PRESE CON BLACKLIST (5 dicembre)
- 48/2017:** ATR72, MAYDAY PER FORMAZIONE GHIACCIO (19 dicembre)