

TRE INCIDENTI SIMILARI A VELIVOLI AIRBUS

INCIDENT GRAVE	INCIDENT	INCIDENT GRAVE
Avion AIRBUS A320-251N immatriculé EI-NSF	Avion AIRBUS A321-252NX immatriculé PH-YHA	Avion AIRBUS A321-252NX immatriculé PH-YHC
Aer Lingus Teoranta	Transavia Airlines C.V.	Transavia Airlines C.V.
Transport commercial de passagers		
20 septembre 2024 vers 7 h 30 ¹	13 janvier 2025 vers 21 h 20	29 avril 2025 vers 10 h30
En croisière		

“Indisponibilità del transponder, indisponibilità del sistema ACAS, difficoltà o perdita delle comunicazioni radio e del collegamento dati, degrado delle capacità di avvicinamento e atterraggio, avvicinamenti pericolosi”:

E' questo il titolo del Bollettino della BEA (Bureau d'Enquetes et d'Analyses) emesso il 23 luglio scorso che ha investigato su tre incidenti avvenuti tutti durante la fase di crociera, tutti a velivoli Airbus, tutti aventi in comune problemi nelle comunicazioni radio, al transponder, al sistema ACAS. I dettagli sui tre voli in questione sono riportati nella su riportata tabella. Si tratta di tre incidenti dalle modalità simili che sono occorsi nel giro di appena 7 mesi (settembre 2024-Aprile 2025) a modelli 320-321. Due di essi hanno provocato pericolose perdite di separazione con altri velivoli. In realtà ci sarebbe ancora un altro punto in comune fra i tre incidenti: tutti sono avvenuti in cielo francese.

Va precisato che i tre casi non hanno riguardato la sola perdita di contatto radio bensì anche la scomparsa del segnale transponder a terra.

Il Bollettino della BEA è preliminare, ha unificato i tre eventi, e tende ad allertare i vettori sul problema.

• **Volo Aer Lingus del 20 settembre 2024.** L' Airbus A320-200N di Aer Lingus, operava il volo EI-506 da Dublino a Bordeaux. Era in rotta a FL330, circa 130 nm a nord di Bordeaux, quando il contatto radio e radar con l'aereo è stato perso.

In particolare circa 15 minuti prima dell'inizio della discesa, a FL330, l'equipaggio era in contatto con un controllore del traffico aereo di Brest Contrôle dal quale riceveva istruzioni di volare direttamente verso il VOR-DME di Cognac. Improvvisamente il comandante iniziò a sentire dei crepitii nelle cuffie. L'equipaggio notò un'alternanza tra una visualizzazione normale e un messaggio VHF ambra PAGE NOT AVAIL su RMP 1 (Radio Management Panel), nonché un'alternanza tra una visualizzazione normale e uno schermo vuoto su RMP 2. L'equipaggio riportò inoltre l'attivazione ripetuta di vari avvisi e promemoria ECAM, associati all'illuminazione del pulsante Master Caution e all'emissione di segnali acustici. (1)

In questo contesto allo stesso tempo, la separazione minima tra il volo in questione e un altro velivolo (EFW59L) si riduceva a 3,2 NM lateralmente e circa 175 piedi verticalmente. (vedi Figura1 che segue)
Mentre l'Airbus di Aer Lingus era in discesa a livello 100 il contatto veniva ristabilito e l'aereo proseguiva secondo il piano di volo verso Bordeaux dove atterrava senza ulteriori problemi. (2)

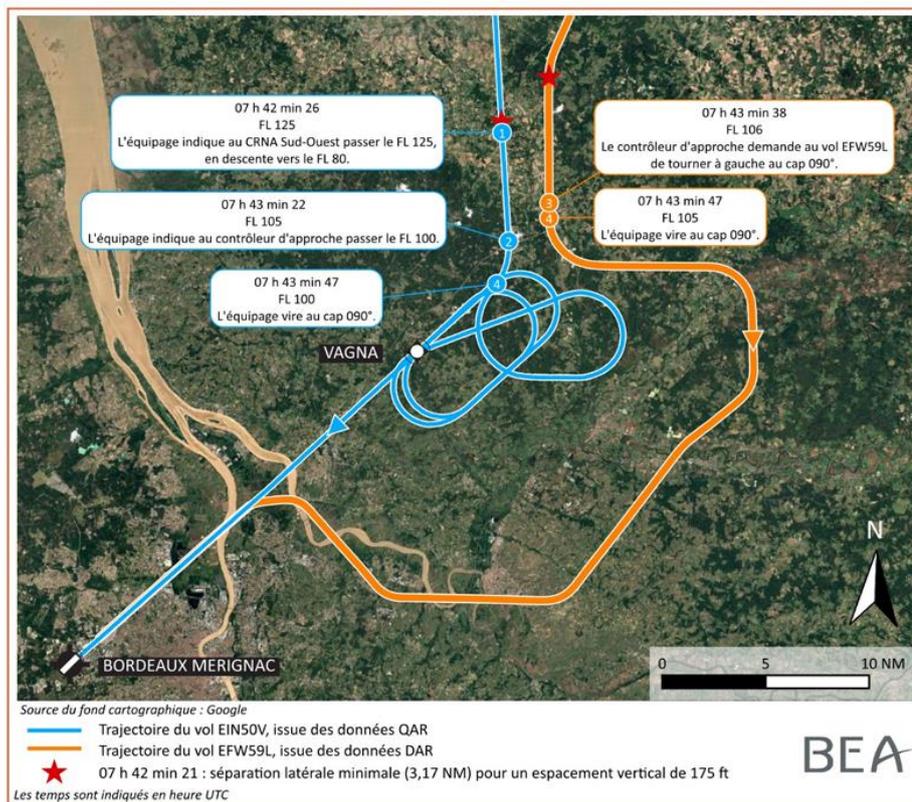


Figura 1

• **Volo Transavia del 13 gennaio 2025.** L'Airbus A321-200N svolgeva il volo HV-5932 da Granada ad Amsterdam. (3) Era in rotta a FL340 quando il contatto radar e radio si è interrotto più volte, costringendo i servizi di traffico aereo a richiedere l'attivazione delle fasi di allerta e soccorso. L'aereo ha virato circa 150 nm a nord-nord-est di Bordeaux e, stante la precaria situazione dei contatti radio, è stato dirottato su Bordeaux dove atterrava circa 35 minuti dopo dalla dichiarata emergenza. In merito il BEA francese ha riferito: "Mentre l'aereo era in crociera, il contatto radar e radio si è interrotto più volte. Sono state attivate le fasi di allerta e soccorso." L'accaduto veniva classificato come un incidente provocato da "un guasto o malfunzionamento di un circuito o di un componente (non parte del gruppo propulsore)". Dal momento che la Transavia è una compagnia olandese successivamente, interveniva anche l'Onderzoeksraad (Consiglio per la sicurezza olandese) il quale precisava che "Durante l'avvicinamento, l'equipaggio non è stato in grado di selezionare gli aiuti alla navigazione".

• **Volo Transavia del 29 Aprile 2025.** Nuovamente un Airbus A321-200N di Transavia. (4) Questa volta l'aereo era in rotta a FL360 a circa 60 nm a nord di Parigi, quando il transponder non ha più inviato dati ADS-B e il contatto radar è stato perso. Il Controllo del Traffico Aereo di Maastricht non ha accettato l'aereo senza transponder, pertanto all'equipaggio è stato ordinato di effettuare diverse *holding pattern* di 360 gradi. Un Boeing 737-8 MAX di Norwegian Air Shuttle, in rotta anch'esso a FL360 a circa 30 nm a sud-ovest dell'ultima posizione trasmessa dal Transavia, ha iniziato a virare a sinistra verso ovest scendendo a FL350. L'aereo è poi tornato verso nord-est sorvolando la costa di Dunkerque. Il 5 giugno 2025, la BEA francese ha segnalato che si era verificata una perdita di separazione tra i velivoli mentre il Transavia "ha effettuato diversi circuiti a 360° su richiesta del controllo del traffico aereo di CRNA Est" dopo che l'UAC di Maastricht aveva rifiutato il volo. L'evento è stato classificato come incidente grave ed è anch'esso oggetto di indagine da parte della BEA. Entrambi i velivoli hanno poi proseguito verso le loro destinazioni senza ulteriori incidenti. L'aereo è riuscito a ripartire per il volo di ritorno con un ritardo di circa 90 minuti. L'agenzia francese BEA ha riferito: "Il controllo del traffico aereo ha perso il contatto radio e radar mentre l'aereo era

in crociera a FL330. L'equipaggio ha proseguito la discesa verso destinazione. Il contatto è stato ristabilito a FL100."

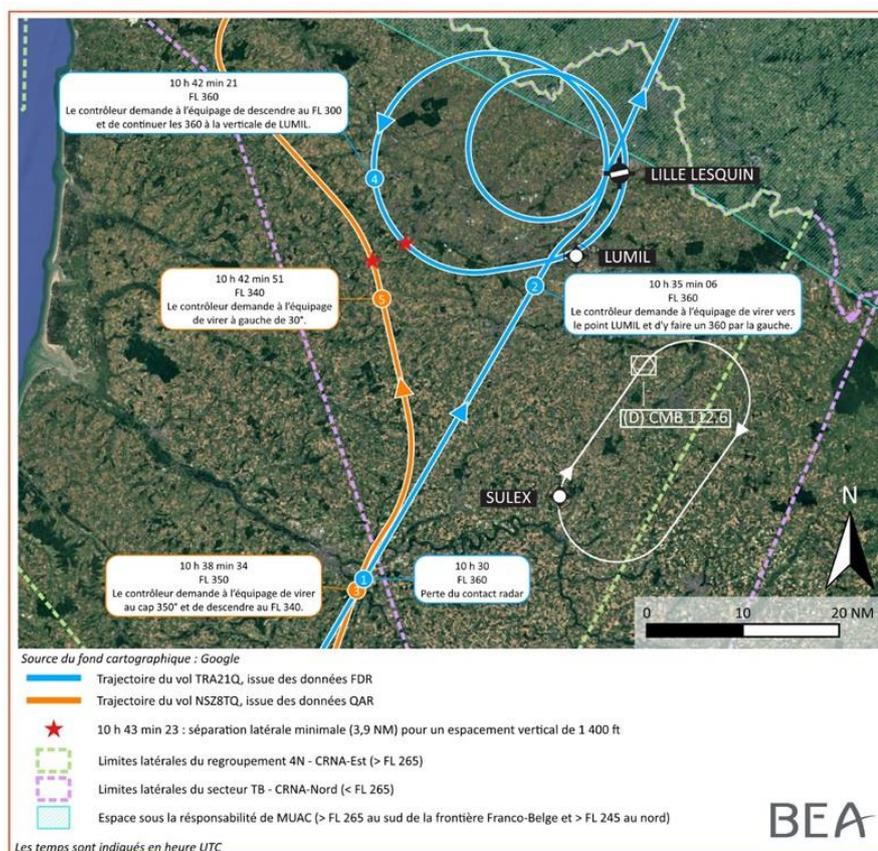


Figura 2

Come detto, i tre incidenti sono stati unificati sotto un'unica inchiesta. L'indagine condotta dalla BEA ha identificato altri 6 eventi simili sulla famiglia A320neo e uno sull'A330neo, verificatisi tra marzo 2023 e aprile 2025. Gli eventi considerati simili sono quelli che hanno interessato il funzionamento delle comunicazioni radio, nonché il funzionamento del transponder e/o del TCAS e/o delle apparecchiature di radionavigazione. Tuttavia, questa ricerca non è esaustiva ed è quindi probabile che il numero di eventi simili sia in realtà più elevato.

Le investigazioni. Avendo i guasti interessato entrambi gli apparati RMP (Radio Management Panel) degli Airbus, l'attenzione degli investigatori ha puntato sul DRAIMS (Digital Radio and Audio Integrated Management System) il quale fa parte del sistema di comunicazione e non solo (vedi Figura 3). Il complesso apparato contribuisce alle funzioni di comunicazione (radio VHF/HF, SATCOM, interfono di cabina, ecc.), di allerta audio (FWS, TAWS), di sorveglianza (transponder, ACAS) e di radionavigazione (MMR, DME, VOR, ADF). Tutte funzioni essenziali per un sicuro svolgimento del volo.

Nel Rapporto la BEA fa presente che le tre indagini di sicurezza si concentreranno sui seguenti argomenti:

- analisi del guasto del sistema DRAIMS;
- sviluppo e certificazione del sistema DRAIMS;
- procedure e addestramento dei controllori in situazioni anomale e di emergenza;
- procedure in caso di guasto radio e/o guasto del transponder;

- possibilità di accedere alle informazioni dai radar primari per la gestione di un aeromobile con guasto del transponder;
- coordinamento con le organizzazioni militari per l'assistenza in volo agli aeromobili in difficoltà o in pericolo;
- capacità di trasmissione/ricezione delle organizzazioni di controllo sulla frequenza di soccorso.



Figura 3

Mentre erano (e tuttora sono) in corso le investigazioni, il 1° maggio 2025 l'EASA ha provveduto ad aggiornare le Standardised European Rules of the Air (SERA), (5) introducendo nuove procedure per comunicazioni perse, discese di emergenza ed anche aggiornamenti dei codici transponder. Le SERA sono essenzialmente il regolamento che garantisce procedure di volo coerenti in tutto lo spazio aereo dell'UE e sono giuridicamente vincolanti per tutti gli Stati membri dell'UE. Ogni Paese continua a pubblicare le proprie AIP, ma quando le SERA vengono aggiornate, annullano qualsiasi documento obsoleto presente nei documenti locali.

- Squawk 7600 = non si sta cambiando aeroporto di destinazione (“NOT DIVERTING”), si sta volando in IFR e si sono perse le comunicazioni radio. Un'importante modifica da tenere presente quando si utilizza il codice 7600: la vecchia regola dei 7 minuti in caso di perdita delle comunicazioni è stata sostituita. In base alle regole aggiornate, se si prosegue in IFR dopo aver perso le comunicazioni, ora si deve mantenere l'ultimo livello e la velocità assegnati per 20 minuti (invece di 7) prima di intraprendere ulteriori azioni in caso di perdita delle comunicazioni.

- Squawk 7601 = Si è deciso di cambiare aeroporto di destinazione (“DIVERTING”). Il codice 7601 va usato se si sta volando in IFR e si sono perse le comunicazioni radio, ma anche nell'ipotesi che si sta volando in VMC e si decide di puntare sull'aeroporto più vicino invece di proseguire verso quello del piano di volo. 7601 è un codice completamente nuovo introdotto per fornire all'ATC un quadro chiaro di ciò che intende fare l'aereo con il quale non si riesce a stabilire il contatto radio. Invece di indovinare se l'aereo continua in IFR o sta cercando di atterrare a vista, l'ATC lo sa subito: il velivolo intende atterrare e l'ATC può pertanto regolare la separazione e il supporto di conseguenza.

I nuovi squawk potranno essere utili in caso di guasto all'apparato radio ma presuppongono che il transponder di bordo funzioni.

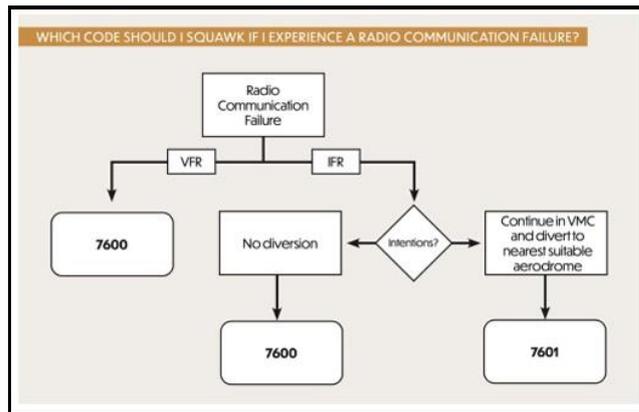


Figura 4 (6)

In caso di problemi alle comunicazioni radio

- (1) L'Airbus era un 320-NEO consegnato a Aer Lingus nel giugno 2024; immatricolato EI-NSF c/n 12117; I messaggi apparsi, in base a quanto riportato dal Rapporto Preliminare erano del tipo: NAV ATC/XPDR STBY, TCAS STBY, COM RMP 2 OFF, COM RMP 1 FAULT.
- (2) L'altro velivolo riportato come EFW59L era anch'esso un A320 della British Airways che operava il volo BA2570.
- (3) L'aereo era un Airbus 321-NEO consegnato alla compagnia nell'aprile 2024; matricola PH-YHA, c/n 11919.
- (4) L'aereo era un Airbus 321-NEO consegnato alla compagnia nel dicembre 2024; matricola PH-YHC, c/n 12287.
- (5) <https://ops.group/blog/europe-updates-lost-comms-and-emergency-descent-rules/?print=pdf>
- (6) Immagine tratta dalla pubblicazione di cui alla Nota 5)

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
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025

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



USTICA

il relitto parla

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it