

COSI' AVVENGONO GLI INCIDENTI

Phoenix 13 Agosto 2026. Un Boeing 737-800 della American Airlines, sta effettuando il volo AA-2482 da Phoenix a Chicago; il volo decollato dalla pista 07L di Phoenix era stato autorizzato a salire fino a 9000 piedi.

In contemporanea un altro Boeing 737-800 della American Airlines, sta effettuando il volo AA-2482 da Chicago a Phoenix ed è stato autorizzato a scendere fino a 10.000 piedi. (1)

Quando i due voli si trovano ad operare sulla stessa frequenza per il controllore si pone una assurda situazione che non si sarebbe dovuta verificare in quanto altamente pericolosa. Infatti egli si accorge **che ha due voli con lo stesso nominativo radio "American 2482"** ; a questo punto deve essere certo di indirizzare correttamente le istruzioni ai due velivoli uno dei quali è in discesa, l'altro in salita evitando possibili malintesi e confusioni.

Come se non bastasse, i due aerei navigavano anche su traiettorie di incrocio.

Quando l'aereo in salita avverte di essere prossimo a raggiungere i 9000 piedi, avendo presente che il volo in arrivo ha la matricola N946NN e quello in partenza N925AN, questa la sequenza delle comunicazioni radio scambiate fra i tre soggetti:

ATC: *"American 2482, American 2482 on the arrival, American 2482 if you are on the arrival, I need you to maintain 10,000 feet!"*

N946NN: *"10,000 for American 2482 on arrival."*

ATC: *"And there is an American 2482, a 737, on the departure, is that correct?"*

N925AN: *"Correct, climbing to 9000."*

ATC: *"American 2482 on departure, I need you to maintain 9000, traffic at 1 o'clock in 10nm, is your company, same callsign, descending 11,800 for 10,000."*

N925AN: *"Incredible, we are looking, thank you, in sight actually, American 2482 on departure."*

In poche parole il controllore si è trovato nella necessità di creare all'istante due particolari identificativi che gli permettessero di distinguere i due traffici che avevano lo stesso *call sign* ovvero lo stesso nominativo di chiamata. E così uno dei due è diventato AA2482 *on arrival* e l'altro AA2482 *on departure*.

Grazie alle istruzioni fornite ai due equipaggi, poco dopo i due velivoli si sono incrociati con il volo in uscita che si era fermato a 9000 piedi, quello in arrivo a 10.000 piedi.

Successivamente i due voli hanno proseguito verso le loro destinazioni senza ulteriori incidenti.

Commentando l'accaduto il controllore ha detto in seguito: "Lavoro nel traffico aereo da 25 anni. Non ho mai visto due aerei che operavano praticamente con lo stesso nominativo. È davvero incredibile."

Il caso è oggetto di una indagine da parte della FAA.

Dal momento che i due voli in questione operano su base giornaliera è da ritenere che se fino al 13 agosto non si era verificato alcun problema, quel giorno però uno dei due fosse in pesante ritardo.

Di certo l'indagine verrà accentrata sul corretto uso del software ADX utilizzato dalla American Airlines per la programmazione e la corretta applicazione dell'operatività dei voli, dal momento che Il programma ADX non avrebbe mai dovuto permettere che due voli con lo stesso *call sign* si trovassero ad operare nello stesso spazio temporale e nella medesima area geografica. Ciò ha rappresentato un enorme rischio

operativo e American Airlines dovrà sottoporre ad esame la propria tecnologia. Anche se un essere umano avesse sovrascritto un prompt preventivo, il software non avrebbe mai dovuto permetterlo.

Altro particolare strano è dato dal fatto che di solito, quando un aereo fa un servizio andata-ritorno tra due città, i numeri dei voli sono sequenziali. Il volo in andata avrà ad esempio il numero 2482, quello di ritorno 2483. Personalmente non ricordiamo casi di stesso numero di volo in entrambe le direzioni.

Complimenti al controllore per aver evitato una possibile collisione e soprattutto per aver creato due nuovi nominativi senza troppo pensarci.

- 1) Il Boeing 737 in uscita aveva la matricola N925AN, quello in arrivo N946NN.

NL 50/26 (16 Agosto 2026)

Air-accidents.com

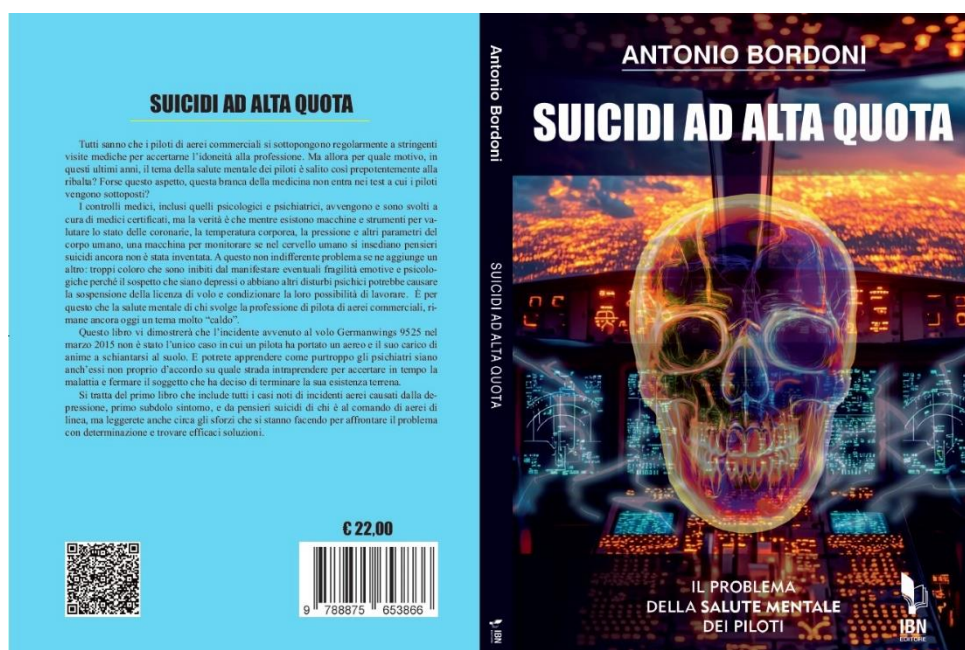
Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	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
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026

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