

L'INCIDENTE DI MILANO E L'AVIAZIONE GENERALE IN ITALIA

3 ottobre 2021. Il Pilatus PC12 (YR-PDV) di proprietà privata romana decolla alle 13:04 da Linate diretto ad Olbia, a bordo otto occupanti. Subito dopo lo stacco dalla pista 36 l'aereo effettua una virata a destra in salita che viene interrotta ad un'altitudine di circa 5300 piedi. L'aereo si schianta in un edificio disabitato in località San Donato Milanese dopo aver percorso poco meno di 20 km e dopo aver in pratica eseguito quasi un 360°. Tutte morte le persone a bordo, nessuna vittima a terra.

All'indomani della sciagura inevitabile il collegamento con due altre date:

- 8 ottobre 2001, Linate. 118 vittime, scontro a terra fra un MD87 scandinavo e un Cessna Citation tedesco (D-IEVX).
- 18 aprile 2002 un Rockwell Commander 112 immatricolato Svizzera (HB-NCX) decollato da Locarno con destinazione Linate impatta il Pirelli Tower, muore il pilota a bordo e 2 persone a terra.

Tutti i tre incidenti hanno in comune il particolare che hanno visto coinvolti velivoli appartenenti **all'aviazione generale**. Quando ad aprile di quest'anno l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV) ha reso pubblico il suo rapporto sulla sicurezza del volo per l'anno 2020, in esso si può leggere quanto segue (il neretto è nostro):

*“Nonostante la riduzione dell'attività di volo conseguente alla pandemia da COVID 19 il numero degli eventi occorsi nel comparto dell'aviazione generale, anche nel 2020, non è rimasto indifferente confermandosi quello con **maggiore criticità** persistenti sotto il profilo della sicurezza del volo”*

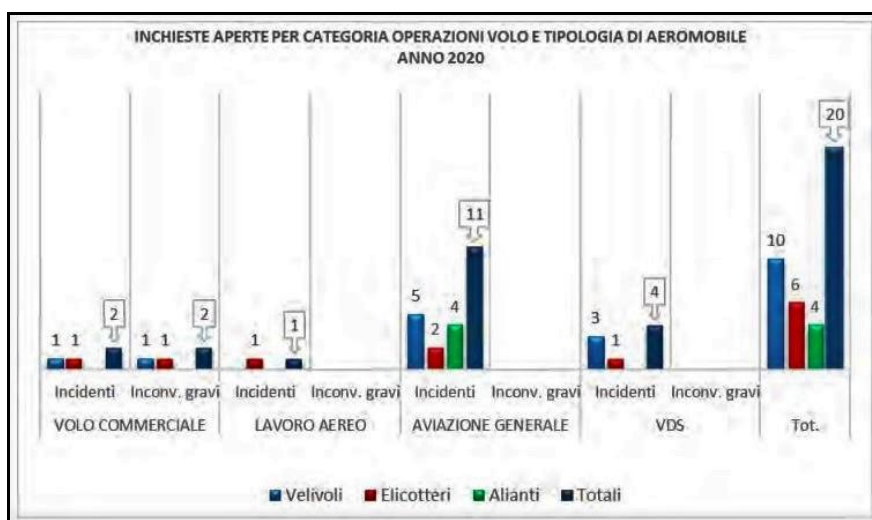


Tabella presa dal Rapporto Informativo ANSV relativo alla sicurezza volo, anno 2020 (pag. 44); VDS= Volo Diporto o sportivo

Nell'aviazione generale e in particolare nell'ambito dell'aviazione turistico-sportiva, annota ancora l'ANSV, sono purtroppo ricorrenti le seguenti criticità:

- Inadeguata cultura della sicurezza del volo;
- Inosservanza delle regole dell'aria, spesso per inadeguatezza formativa di base o per mancanza di aggiornamento;
- Sottovalutazione della variabile ambientale, in particolare delle condizioni meteo;
- Sopravalutazione delle proprie capacità, soprattutto in soggetti con significativa esperienza.

L'aviazione turistico-sportiva, quella svolta cioè da aerei privati per trasporti locali si va ad aggiungere al servizio aerotaxi che è invece quello che riguarda il noleggio di aeromobili a pagamento. Sono entrambi servizi che non riguardano quella che viene denominata l'aviazione "commerciale" che ricopre invece servizi schedulati e charter operati da vettori con velivoli di grandi dimensioni.

Secondo i dati diramati dall'Enac, Ente Nazionale Aviazione Civile, nei primi sei mesi del 2021 questi sono stati i cinque aeroporti italiani con il maggior numero di movimenti aerotaxi:

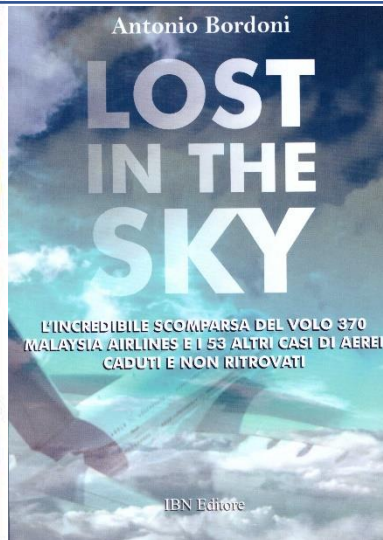
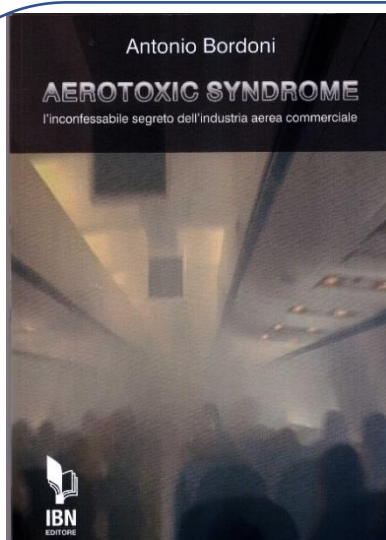
Movimenti aeromobili / Primo semestre 2021

LINATE	3.954
CIAMPINO	3.838
CAPODICHINO	2.300
OLBIA	2.043
PISA SAN GIUSTO	1.734

Se invece sommiamo aerotaxi e aviazione generale, l'ultimo dato disponibile, quello relativo al 2020, mostra questi cinque scali ai primi posti per movimenti velivoli:

CIAMPINO	12.938
LINATE	12.640
BOLZANO	11.385
OLBIA	9.583
CASELLE	7.452

Tornando all'incidente del 3 ottobre scorso a San Donato Milanese, l'ANSV in coordinamento con l'Autorità giudiziaria, come previsto dalla normativa dell'Unione europea in materia di inchieste aeronautiche, ha avviato una inchiesta la quale potrà avvalersi anche del *lightweight recorder* (LDR), che è assimilabile ad una "scatola nera". Parteciperanno all'indagine, i rappresentanti delle omologhe autorità investigative dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile (Romania), dello Stato di costruzione del velivolo (Svizzera) e dello Stato di costruzione del propulsore (Canada). Non risultano lanciati messaggi di Mayday.



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo

NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21	Emergenza nel cielo afgano	19 agosto
NL48/21	Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto
NL49/21	Perdere pezzi al decollo	18 settembre
NL50/21	Un Near-Miss a Schiphol	23 settembre