

UN "MIRACOLO" DEL VOLO RIVISITATO E CORRETTO

Le cronache degli incidenti aerei sono ricche di eventi strani e inaspettati come quello che vi narriamo, ma prima è necessario ricordare il "miracolo sull'Hudson".

15 gennaio 2009. Il volo US Airways 1549 dall'aeroporto LaGuardia di New York a Charlotte operato con un Airbus A320 subisce un bird strike poco dopo il decollo dal LaGuardia, perdendo potenza ad entrambi i motori. Data la posizione rispetto agli aeroporti disponibili e la bassa quota raggiunta, i piloti Chesley "Sully" Sullenberger e Jeffrey Skiles decidono di effettuare un ammaraggio di emergenza nel fiume Hudson, nei pressi di Midtown Manhattan. Tutte le 155 persone a bordo vengono salvate da imbarcazioni prossime al punto di ammaraggio, senza vittime e con pochi feriti gravi. Il tempo trascorso dall'impatto con gli uccelli all'ammarraggio è stato di 3 minuti e 28 secondi.

L'incidente divenne rapidamente noto come "il miracolo sull'Hudson" e un funzionario del National Transportation Safety Board lo descrisse come "l'ammarraggio meglio riuscito nella storia dell'aviazione". Le simulazioni di volo mostrarono che l'aereo sarebbe potuto tornare a LaGuardia, se avesse virato verso l'aeroporto subito dopo l'impatto con lo stormo di uccelli.^[4] Tuttavia, il Board ritenne irrealistico questo scenario in quanto non teneva conto delle considerazioni del mondo reale e affermò che l'ammarraggio forniva la più alta probabilità di sopravvivenza, date le circostanze.

I piloti e gli assistenti di volo vennero insigniti della Medaglia del Maestro della Corporazione dei Piloti e dei Navigatori dell'Aria in riconoscimento della loro "eroica e unica impresa aeronautica. Il caso venne descritto in un libro di Sullenberger del 2009, *Highest Duty: My Search for What Really Matters*, e su di esso venne fatto il lungometraggio *Sully*, diretto da Clint Eastwood. Il film è interpretato da Tom Hanks nel ruolo di Sullenberger e da Aaron Eckhart nel ruolo di Skiles. Il volo US Airways 1549 è stato analizzato nella puntata *Atterraggio sull'Hudson* della decima stagione del documentario Indagini ad alta quota trasmesso dal National Geographic Channel.

Portiamoci ora avanti di dieci anni, 15 Agosto 2019. Un Airbus A321-200 della Ural Airlines, con registrazione VQ-BOZ, in servizio sul volo U6-178 da Mosca Zhukovsky (Russia) a Simferopol (Ucraina) con 226 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio a bordo, si trovava in fase di salita iniziale a 750 piedi (circa 228 metri) dalla pista 12 di Zhukovsky quando l'aereo ha attraversato uno stormo di uccelli, aspirandone dei frammenti in entrambi i motori danneggiandoli e facendone perdere potenza. Situazione quindi pressoché simile a quella dell'Hudson. Con entrambi i motori fuori uso, l'equipaggio decide di interrompere la salita a 750 piedi e ad atterrare in un campo di mais che si stende davanti a loro a circa 2,77 miglia nautiche dalla pista. Gli occupanti dell'aereo vengono evacuati tramite gli scivoli di emergenza; si registrano solo una decina di feriti (tra cui tre bambini) ma nessuna vittima. Più tardi si saprà che subito dopo il decollo l'aereo l'Airbus si è scontrato con uno stormo di gabbiani, la cui entrata nei motori ha causato significative interruzioni nel loro funzionamento.



Alle 6.13.40 (tempo di Mosca) era stato chiamato il *V1 rotate*, alle 6.15.17 l'aereo ha toccato terra nel campo di mais. Il ritorno a terra è quindi avvenuto 1 minuto e 37 secondi dopo il decollo.

Memori di quanto avvenuto sull'Hudson, l'evento venne definito "il miracolo nel campo di grano" dai cittadini e dai media russi. Il Cremlino conferì all'equipaggio di volo il titolo di Eroe della Federazione Russa, la più alta onorificenza civile del paese, e all'equipaggio di cabina l'Ordine al Coraggio.

L'indagine sull'incidente venne condotta dall'Interstate Aviation Committee (MAK) la quale individuò diversi fattori che hanno contribuito all'incidente. Diverse discariche abusive di rifiuti nei pressi dell'aeroporto attiravano gli uccelli, la direzione dell'aeroporto non aveva implementato correttamente le procedure di controllo dei volatili e le linee guida esistenti sui rischi per la sicurezza derivanti dalla presenza di uccelli erano insufficienti. Specificatamente sulla sequenza dell'incidente, il MAK riscontrò che, dopo l'impatto con gli uccelli e il danneggiamento dei motori, l'equipaggio non aveva applicato le corrette procedure previste in tali casi. Il carrello di atterraggio era rimasto esteso, la spinta dei motori non era stata gestita correttamente, l'assetto era troppo elevato e la velocità non era stata monitorata adeguatamente. Di conseguenza, l'aereo non aveva sufficiente spinta per vincere la resistenza aerodinamica ed è precipitato nel campo di mais poco dopo il decollo. Il Rapporto MAK così conclude: "Fin dall'inizio dell'evento, le azioni dell'equipaggio, in particolare del comandante, sono state caratterizzate da disorganizzazione, incoerenza e caos, indicando una parziale incapacità psicologica". Gli investigatori hanno ritenuto che l'equipaggio non avesse eseguito correttamente le procedure per l'avaria al motore dopo la V1. In particolare, gli investigatori hanno evidenziato che l'equipaggio non ha sollevato il carrello di atterraggio e il *pitch* era troppo elevato. Il MAK ha notato che l'equipaggio ha sofferto di diversi effetti psicologici nella situazione anomala che stava vivendo, tra cui l'effetto sorpresa e l'incapacità psicologica. Inoltre, il MAK ha riscontrato che entrambi i membri dell'equipaggio avevano accumulato molti giorni di riposo non utilizzati, con il capitano che non aveva fatto una pausa nei 10 mesi precedenti all'incidente. La mancanza di pause sufficienti, annotò l'Agenzia investigativa, potrebbe aver causato la stanchezza cronica dell'equipaggio.

Nel concreto non ci fu alcuna preparazione né discussione tra l'equipaggio riguardo all'imminente atterraggio; non fu impartito alcun comando di atterraggio di emergenza, i flap non furono estesi oltre la CONF1 e i motori rimasero accesi.

Del tutto anomala poi la gestione delle comunicazioni con i controllori di volo. Il volo aveva ricevuto l'autorizzazione al decollo dalla pista 12, con segnalazione di volatili attivi in zona. L'aereo ha quindi rullato sulla pista 12 ma immediatamente dopo il decollo, l'equipaggio ha dichiarato una situazione di "PAN" per guasti a un motore richiedendo e ottenendo l'autorizzazione a tornare a Zhukovsky. Vi è stato poi un lungo minuto di silenzio a fronte del quale l'ATC ha chiamato il volo e l'equipaggio ha risposto richiedendo ambulanze e servizi di emergenza. L'ATC, presumendo che l'aereo fosse ancora in volo, ha comunicato che i mezzi di soccorso erano pronti per l'atterraggio e ha richiesto altitudine, numero di passeggeri e membri

dell'equipaggio. L'equipaggio ha comunicato di aver effettuato un atterraggio di emergenza oltre la pista, con 226 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio a bordo. A quel punto l'ATC che aveva allertato i mezzi di soccorso dell'aeroporto ha chiesto: "Dove siete?"

Insomma è stato un susseguirsi di eventi sotto molti aspetti surreali e volendo parlare di “miracolo” c'è da dire che forse esso è consistito nel fatto che di fronte all'Airbus si estendeva un grande campo di mais senza costruzioni o ostacoli che impedissero un “soffice” atterraggio.

NL 54/26 (23 Agosto 2026)

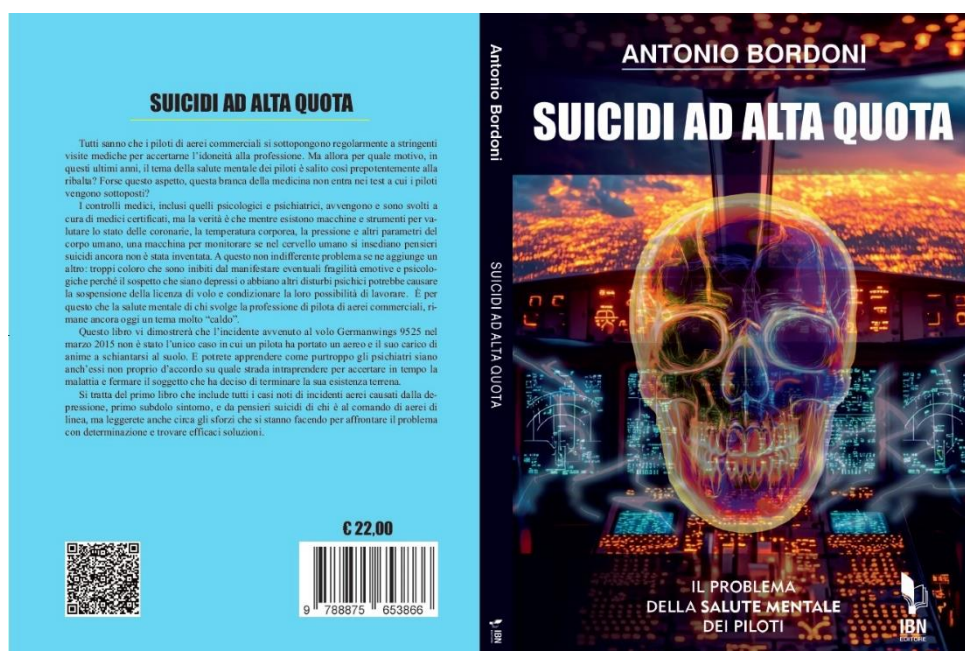
Air-accidents.com

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
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026
✓	NL 51/26	Primo rapporto sul finestrino rotto di Malta Air	18/08/2026
✓	NL 52/26	Non solo in sala operatoria...	19/08/2026
✓	NL 53/26	Suicidarsi in aeroporto	22/08/2026

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



info@ibneditore.it