

L'INCIDENTE AL VOLO DELTA 185 MALPENSA-JFK



Foto 1: danni al radome.



Foto 2: danni al parabrezza del primo ufficiale.

Crediamo che aprire questa newsletter con le foto di come è stato ridotto il Boeing 767 della Delta Airlines che il 24 luglio 2023 si era trovato nel bel mezzo di una eccezionale grandinata serva meglio di qualsivoglia commento ad aprire l'argomento.

Quel giorno il volo Delta Airlines 185 era schedato sulla rotta MXP-JFK. A bordo si trovavano 12 membri di equipaggio e 214 passeggeri. L'orario di partenza previsto era alle 10.30. Dopo il decollo dalla RWY 35R avvenuto alle **10.52**, l'aeromobile stava eseguendo la SID assegnata, DOGUB 6T, quando, passando attraverso FL 130, ha incontrato una forte grandinata. A FL150 il parabrezza del FO si è incrinato e l'equipaggio, dopo una prima decisione di tornare a MXP, decideva invece di dirigersi verso l'aeroporto di Roma Fiumicino. Su questo aeroporto l'aeromobile atterrava in sovrappeso alle **11.55** senza ulteriori inconvenienti. (1)

Commentiamo oggi questo incidente in quanto in data 2 ottobre scorso, l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo ha reso noto il Rapporto Investigativo sull'evento.

Nel dettaglio:

Alle **11.02.11** (quindi 10 minuti dopo il decollo) da bordo veniva comunicato che a causa di una "severe turbulence" si voleva tornare a Malpensa;

Alle **11.06.12** dopo che la richiesta del ritorno era stata approvata, da bordo veniva comunicato che "possibly return to a different airport" ma non veniva specificato su quale differente aeroporto;

Alle **11.13.11** l'aereo avvertiva che si decideva di puntare su Roma-Fiumicino. Da terra veniva fornito un primo vettoramento radar in tal senso;

Alle **11.20.00** il centro controllo Milano chiede quanti passeggeri sono presenti a bordo e quanto carburante rimaneva. Veniva risposto che a bordo erano presenti "two hundred twenty six souls" e il rimanente carburante consisteva in 115.000 pounds.

Come sopra precisato alle **11.55** il Boeing 767 atterrava sulla 16R di FCO senza particolari problemi.

Questo che segue è l'elenco danni appurati a seguito delle indagini: (2)

- danneggiamento al cono dell'ugello del motore 1, dimensioni 3.5"x 4";
- danneggiamento al cono dell'ugello del motore 2, dimensioni 12" x 14";
- stabilizzatore orizzontale destro 10 ammaccature (alcune più profonde di 0,125");
- pannello del bordo d'attacco dell'ala destra 611FB danneggiato per aree di dimensioni 19"x25" e 21"x22";
- pannello del bordo d'attacco dell'ala sinistra 511FB danneggiato per aree di dimensioni 21"x25" e 20"x26";
- foro nel *radome* di dimensione 27"x 30";
- antenna radar meteorologica con 20 colpi di grandine;
- segmento posteriore del motore n. 2 colpito in 18 punti dalla grandine;
- vetro esterno del parabrezza R1 del copilota frantumato dalla grandine;
- lente della luce di atterraggio dell'ala destra frantumata;
- lente superiore della luce anticollisione frantumata;
- lente della luce anticollisione inferiore frantumata;
- lente del gruppo luci di navigazione dell'estremità dell'ala sinistra frantumata;
- lente del gruppo luci di navigazione dell'ala destra frantumata;
- cofanatura motore n. 2 delaminata per un'area di 21"x 39", con 10 ammaccature sul bordo d'attacco e 6 ammaccature con materiale composito delaminato.

Il rapporto precisa che

"Il danneggiamento dell'aeromobile è stato causato dall'incontro con la grandine, verificatosi a seguito della decisione tardiva dell'equipaggio di deviare dalla rotta di volo prevista. La mancanza delle registrazioni del CVR ha ostacolato l'approfondimento dell'analisi del fattore umano. Tuttavia, l'uso inadeguato di tutte le informazioni disponibili sui fenomeni meteorologici lungo la rotta di volo, possibilmente a disposizione del Dispatcher e dell'equipaggio, ha contribuito al verificarsi dell'evento. "

Pur non fornendo le usuali raccomandazioni per la sicurezza, il rapporto si sofferma su alcune importanti considerazioni:

Lo scenario complessivo dell'evento deve essere considerato in relazione ai fenomeni meteorologici, che sembrano diventare sempre più frequenti ed estremi. La stessa EASA è consapevole del problema e sono in

corso diverse iniziative per migliorare la sicurezza in questo settore. Ciononostante, molte delle misure di sicurezza raccomandate erano già in atto all'interno dell'operatore, il che significa che sia il Dispatcher che l'equipaggio disponevano di metodi per prevedere la traiettoria di volo in caso di condizioni meteorologiche avverse. Inoltre, i Dispatcher avrebbero potuto fornire un avviso all'equipaggio, considerando la disponibilità di uno strumento di monitoraggio del volo in grado di tracciare le immagini satellitari lungo le rotte di volo. Sulla base di quanto sopra, l'indagine ritiene che una qualche forma di pressione operativa abbia influenzato le decisioni operative sia del Dispatcher che dell'equipaggio durante la fase di pianificazione e durante il volo. La mancanza delle registrazioni del CVR ha ostacolato la possibilità di verificare questa ipotesi. Vale la pena notare che, all'indomani dell'evento, l'operatore ha messo in atto misure di sicurezza volte a ridurre al minimo il rischio che si verificano eventi simili in futuro: è stata pubblicata una newsletter che sottolinea l'importanza di evitare temporali e grandinate. Inoltre, la flotta di B757/767 dell'operatore sta ricevendo un sistema radar meteo 3D avanzato che offre una maggiore sensibilità.

NL 61/25 (03 Ottobre 2025)

Air-accidents.com

Elenco Newsletter pubblicate 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
✓	NL 49/25	Tre incidenti simili a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.

info@ibneditore.it