

UN ALLARMANTE “NEAR MISS”

Quanto accaduto al volo 621 di ITA Airways il 31 Ottobre scorso è un evento quasi sicuramente causato da un caricamento errato di dati nel computer di bordo.

L'Airbus A330-900 (1), che effettuava il volo AZ-621 da Los Angeles, a Roma Fiumicino era stato autorizzato dalla TWR di LAX al decollo dalla pista 24L RNAV verso il waypoint DLREY (circa 1,5 nm oltre l'estremità della pista). L'Airbus era pertanto decollato dalla pista 24L di Los Angeles, ma durante la salita iniziale anziché proseguire diretto verso DLREY, a circa 0,8 nm oltre l'estremità della pista ha virato verso sinistra avvicinandosi pericolosamente alla traiettoria di decollo della pista 25R di Los Angeles. La quasi intrusione fra le due rotte è avvenuta subito dopo il trasferimento dell'aeromobile dalla frequenza di torre al settore partenze. Immediatamente dopo l'istruzione di cambio frequenza, la torre ricontattava AZ621 ma senza successo.

Contemporaneamente dalla pista 25R era decollato un Airbus A321-200 dell'American Airlines (2), che effettuava il volo AA-4 da Los Angeles al Kennedy di New York; il volo American aveva appena effettuato il decollo, era ancora in contatto con la frequenza di torre, quando quest'ultima ordinava all'aeromobile di interrompere la salita a 1500 piedi, cosa che l'equipaggio immediatamente confermava.

Subito dopo, il settore partenze ordinava all'AZ-621 di assumere una rotta di 270, discostando così l'A330 dall'A321 e riportando poi l'aeromobile sulla prevista rotta di salita dalla pista 24L. Il controllore quindi chiedeva perché l'aeromobile avesse virato verso sud, dato che avrebbe dovuto mantenere la rotta della pista, e l'equipaggio rispondeva “scusate”. Da quel che è dato sapere (3) l'ATC comunicava all'equipaggio un numero di telefono da chiamare per segnalare la deviazione del pilota.

Secondo i dati ADS-B, la separazione tra i velivoli si è ridotta a 0 piedi in verticale e 0,6 nm in orizzontale.

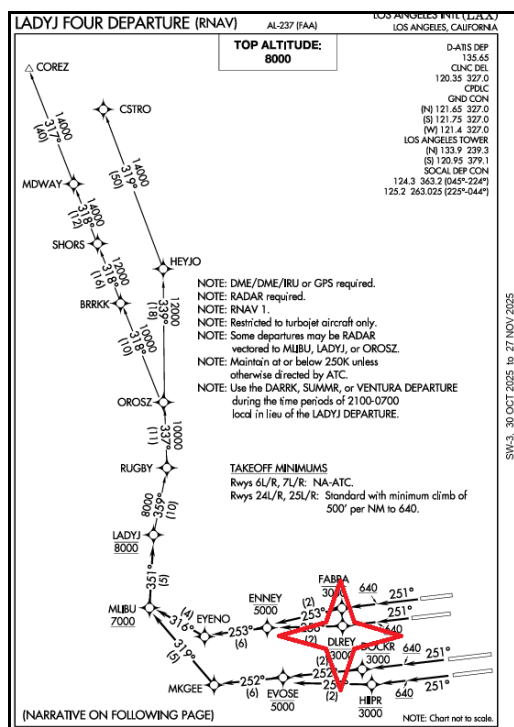


Figura 1: Mostriamo il waypoint DLREY rispetto alla pista 16L

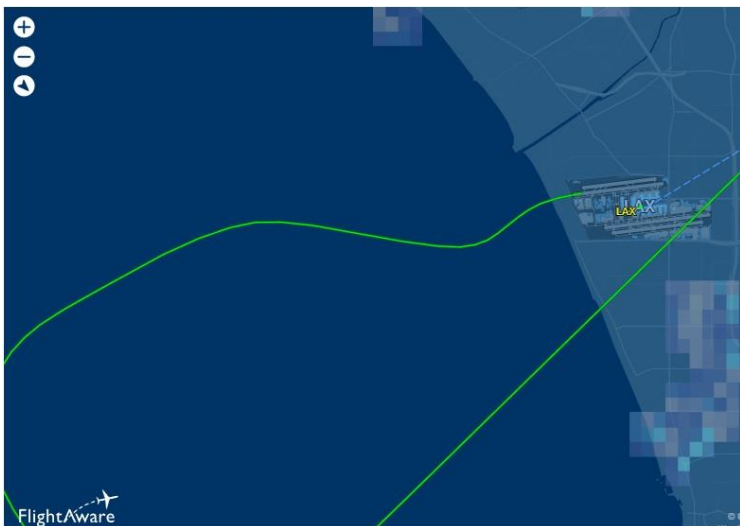


Figura 2: La deviazione effettuata da AZ621 (fonte:FlightAware)

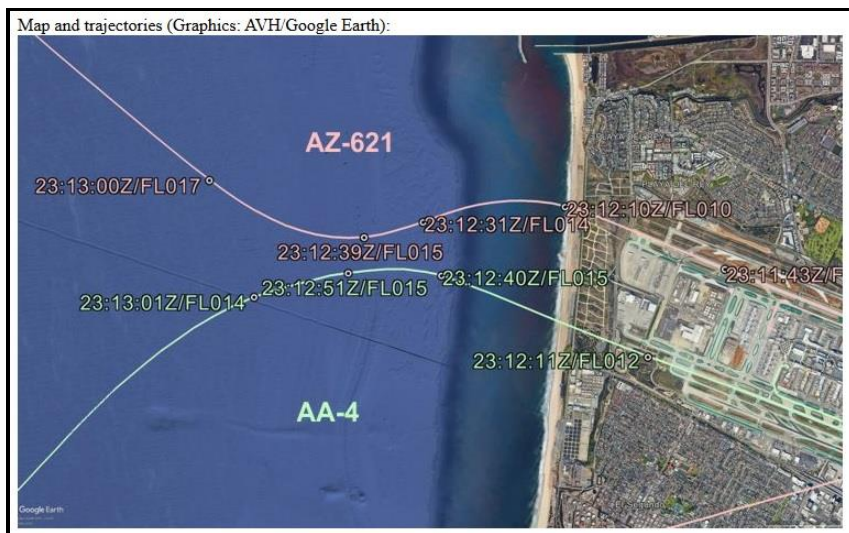


Figura 3: Il pericoloso avvicinamento delle due traiettorie

A bordo del volo American erano accomodati 90 passeggeri; a bordo del volo ITA non è dato sapere quanti passeggeri fossero presenti.

La procedura di decollo per una partenza verso est dalla pista 24L richiede ai piloti di salire con rotta 251 a 640 piedi, quindi di salire direttamente per attraversare il waypoint DLREY a o sotto i 3.000 piedi. Successivamente, i piloti devono mantenere la rotta 256 fino a superare il waypoint ENNEY a un'altitudine pari o inferiore a 5.000 piedi, prima di seguire la SID fino al waypoint OSHNN.

Una volta risolto il conflitto, entrambi i velivoli hanno proseguito verso le loro destinazioni senza ulteriori incidenti.

Volendo azzardare una spiegazione alla deviazione effettuata dall'A330 potremmo dire che l'equipaggio di ITA Airways abbia seguito la procedura di decollo prevista per la pista 25R anziché quella per la pista 24L e ciò probabilmente è avvenuto per un errore commesso durante la programmazione del Flight Management Computer (FMC). Uno studio intitolato "FMS Data Entry Prevention" è stato condotto dalla IATA. Tra il 2007 e il 2011 vennero identificati complessivamente 309 rapporti sulla sicurezza aerea relativi a errori di immissione dei dati FMS. L'analisi dei rapporti ha evidenziato che gli errori relativi ai dati di navigazione, con potenziale rischio di collisione in volo o di incidente CFIT (Controlled Flight Into Terrain), rappresentavano l'80% dei rapporti, mentre il 20% era relativo ai dati sulle prestazioni e agli incidenti LOC-I o di uscita di pista

associati. Quindi quanto accaduto a Los Angeles non è in effetti un evento raro, in passato si sono avuti casi sporadici di velivoli che una volta decollati hanno assunto rotte inattese a causa di errata programmazione effettuata nel computer di bordo.

Complimenti comunque ai controllori di volo USA dal momento che il pericoloso avvicinamento fra i due velivoli è stato notato in tempo ed entrambi gli aerei coinvolti sono stati allertati in tempo per evitare una catastrofe.

NL 70/25 (09 Novembre 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 similari 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
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025
✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025
✓	NL 63/25	L'emergenza Minimum Fuel	11/10/2025
✓	NL 64/25	In mare a Hong Kong	21/10/2025
✓	NL 65/25	Incidente aereo in Kenya	29/10/2025
✓	NL 66/25	Ad Augsburg si è parlato di fumi tossici	30/10/2025
✓	NL 67/25	Sfiorata tragedia a Nizza	02/11/2025
✓	NL 68/25	Incidente aereo tutto-cargo a Louisville	05/11/2025
✓	NL 69/25	Misteri Italiani...che passione!	08/11/2025

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

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.