

UN GRAVE E PREOCCUPANTE INCIDENTE

Se c'è qualcosa di incredibile circa quanto esporremo in questo articolo è che le prime indagini dell'NTSB hanno appurato -nell'incidente avvenuto al MD-11 di UPS il 4 novembre scorso- troppi particolari che ci ricordano in modo impressionante ciò che avvenne al volo 191 di American Airlines il 25 maggio 1979 (quindi 46 anni orsono!). In quel giorno l'aereo, un MD10, si schiantò poco dopo il perimetro aeroportuale all'estremità di partenza della pista 32R dell'aeroporto internazionale di Chicago-O'Hare mentre era in fase di decollo. Accadde che durante la fase di rotazione, il motore sinistro e il gruppo pilone e parte del bordo d'attacco dell'ala sinistra si separarono dall'aereo e caddero sulla pista. L'aereo fu distrutto nell'impatto e nel conseguente incendio. Duecentosettantuno persone a bordo persero la vita (tutti gli occupanti del velivolo); due persone a terra persero la vita e altre due rimasero gravemente ferite.

Ebbene il 20 novembre 2025 l'NTSB ha pubblicato il rapporto preliminare sull'incidente UPS affermando che durante la rotazione per il decollo il pilone del motore n. 1 e il motore si sono separati dall'ala, innescando un incendio. Secondo l'FDR, l'aereo ha raggiunto un'altezza massima di 30 piedi AGL (circa 9 metri sul livello del mare) e ha superato la barriera antideflagrante oltre la pista, tuttavia il carrello di atterraggio principale sinistro ha colpito il tetto di un magazzino di UPS Supply Chain Solutions, quindi l'aereo ha colpito un piazzale di stoccaggio e altri due edifici, tra cui un impianto di riciclaggio del petrolio, ed è stato per lo più distrutto dalle fiamme.

Sono dettagli che non possono riportarci indietro a quanto accaduto 46 anni fa.

"Dopo la pulizia iniziale delle superfici di frattura, l'esame delle fratture dell'aletta di supporto posteriore del pilone sinistro ha rilevato tracce di cricche da fatica oltre ad aree di cedimento per sovrasollecitazione. Sull'aletta di supporto posteriore, sia sulla superficie di frattura interna che su quella esterna, è stata osservata una cricca da fatica nel punto in cui il foro dell'aletta di supporto posteriore incontrava la superficie anteriore dell'aletta stessa. Per la superficie di frattura interna dell'aletta anteriore, sono state osservate cricche da fatica lungo il foro dell'aletta. Per la superficie di frattura esterna dell'aletta anteriore, la frattura era costituita interamente da sovrasollecitazione senza indicazioni di cricche da fatica. La flangia superiore anteriore del gruppo di supporto posteriore è stata esaminata per individuare indicazioni di deformazione o fratture preesistenti, ma non sono state trovate indicazioni. Il cuscinetto sferico è stato rimosso dalla forcella alare per ulteriori valutazioni."

Circa la manutenzione svolta dalla compagnia aerea e i relativi tempi e scadenze, l'NTSB ha dichiarato: "Al momento dell'incidente, N259UP aveva accumulato un tempo totale di circa 92.992 ore e 21.043 cicli. L'aereo incidentato è stato sottoposto a manutenzione nell'ambito di un programma di manutenzione continua per l'aeronavigabilità CAMP. (1) Un esame delle attività di ispezione del supporto posteriore del pilone sinistro ha rilevato che sia un'ispezione visiva generale (GVI) che un'ispezione visiva dettagliata del supporto posteriore del pilone sinistro, richieste dal programma di manutenzione UPS a un intervallo di 72 mesi, sono state eseguite l'ultima volta il 28 ottobre 2021. Un intervento di lubrificazione di 24 mesi/4.800 ore dei tiranti reggispinga del pilone e dei cuscinetti sferici del pilone è stato eseguito l'ultima volta il 18 ottobre 2025. Un'ispezione dettagliata speciale (SDI) dei perni del supporto posteriore del pilone sinistro sarebbe dovuta essere eseguita a 29.200 cicli e del supporto della forcella dell'ala sinistra sarebbe dovuta essere eseguita a 28.000 cicli. I registri dell'aereo incidentato mostravano che queste due attività SDI non erano state completate (l'aereo aveva 21.043 cicli)."

E nel Rapporto dell'NTSB viene anche ricordato l'incidente del maggio '79 a American Airlines.



Immagini tratte dal Rapporto NTSB

Ma nell'intercorrere fra l'incidente e la pubblicazione del rapporto preliminare investigativo sono accaduti fatti che meritano di venire ricordati.

- L'8 novembre UPS annunciava: *"Per eccesso di cautela e nell'interesse della sicurezza, abbiamo deciso di mettere temporaneamente a terra la nostra flotta di MD-11. Gli MD-11 rappresentano circa il 9% della flotta di UPS Airlines. La messa a terra ha effetto immediato. Abbiamo preso questa decisione in modo proattivo su raccomandazione del produttore dell'aeromobile. Nulla è più importante per noi della sicurezza dei nostri dipendenti e delle comunità che serviamo. Sono in atto piani di emergenza per garantire che possiamo continuare a fornire il servizio affidabile su cui i nostri clienti in tutto il mondo contano".*

- Il 9 novembre la FAA pubblicava la Direttiva di Aeronavigabilità di Emergenza 2025-23-51, che ha messo a terra tutti gli aeromobili MD-11. La Direttiva così si esprimeva: *"Questa AD vieta ulteriori voli finché l'aereo non sarà ispezionato e tutte le azioni correttive applicabili non saranno eseguite utilizzando un metodo approvato dal Responsabile, AIR-520, Continued Operational Safety Branch, FAA."* Motivazione: *"Questa AD di emergenza è stata provocata da un incidente in cui il motore sinistro e il pilone si sono staccati dall'aereo durante il decollo. La causa del distacco è attualmente sotto inchiesta. Questa condizione potrebbe comportare la perdita della possibilità di continuare il volo e l'atterraggio in sicurezza."*

- Il 15 novembre 2025 la direttiva di cui sopra veniva sostituita con una nuova direttiva (20-23-53) riguardante gli aeromobili MD-11, MD-11F, MD-10-10F, MD-10-30F, DC-10-10, DC-10-10F, DC-10-15, DC-10-30, DC-10-30F (KC-10A e KDC-10), DC-10-40 e DC-10-40F. E ciò perché la struttura del pilone motore dei modelli sopra riportato è del tutto simile.

"Questa AD di emergenza proibisce ulteriori voli fino a quando l'aereo non sarà ispezionato e tutte le azioni correttive applicabili non saranno eseguite utilizzando un metodo approvato dal Manager, AIR-520, Continued Operational Safety Branch, FAA. La FAA considera questa AD di emergenza un'azione provvisoria."

Se in seguito verrà identificata un'azione definitiva, la FAA potrebbe prendere in considerazione ulteriori regolamentazioni.”

A Novembre 2025 erano 65 gli MD11 ancora in servizio, 28 presso la Fedex, 26 presso la UPS, 15 presso la Global Western Airlines, anch'essa una compagnia cargo.

L'incidente all'MD11 dell'UPS avvenuto a Louisville ha registrato “solo” le tre vittime componenti dell'equipaggio, nonché 11 persone morte a terra; il destino degli incidenti cargo è alquanto singolare e beffardo: se ne parla poco o (come nel nostro caso, in Italia) non se ne parla affatto, per il semplice motivo che non vi erano passeggeri a bordo: bisognerebbe invece parlarne perché se a 46 anni di distanza si ripete un modello di incidente che non sarebbe mai dovuto ripetersi vuol dire che c'è qualcosa che non funziona nell'aviazione commerciale.

(1) Continuous Airworthiness Maintenance Program

NL 71/25 (21 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	Bascape 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 registri 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
✓	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
✓	NL 70/25	Un allarmante "Near Miss"	09/11/2025

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 Bermuda, 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.