

## CIRCA LE RADIAZIONI SOLARI...

Sull'incidente Jetblue occorso il 30 Ottobre scorso il quale è stato da noi commentato in una precedente newsletter (1) vorremmo reintervenire per sottoporre alcune semplici considerazioni.

- Innanzitutto non abbiamo letto su alcun media quando, in che giorno, sarebbe avvenuta questa esplosione di radiazioni solari che avrebbe potuto avere conseguenze su comunicazioni radio e componenti elettronici in tutto il mondo.
- Non possiamo far finta di ignorare che nel momento in cui il volo Jetblue 1320 ha avuto l'improvviso problema di perdita di quota non dovuta alla solita turbolenza, nei cieli del mondo saranno stati in volo altri centinaia, se non migliaia di velivoli Airbus della famiglia 320: perché le radiazioni hanno causato problemi solo ad UN velivolo?
- In base a quali elementi si è scartata l'ipotesi che quanto avvenuto non sia stato causato da un bug, da un problema relativo al componente incriminato ELAC BL104?

Le tre domande vengono poste anche tenendo conto che l'incidente Jetblue è occorso il 30 Ottobre scorso ed è trascorso un mese da quando è stata emessa l'allerta per la sostituzione senza che si siano avuti altri incidenti similari.

L'architettura FBW (Fly by wire) dell'Airbus è indubbiamente ridondante ma di casi in cui i computer hanno avuto problemi di comunicazione/interfaccia fra loro, con perdita delle protezioni e seguenti perdite di controllo allorchè si passa da modalità NORMAL ad ALTERNATE e poi a DIRECT law, sono stati altresì numerosi.

In seguito ad incidenti avvenuti a voli Qantas (2) in uno dei quali un membro dell'equipaggio e undici passeggeri hanno riportato ferite gravi che hanno richiesto il ricovero ospedaliero, mentre otto membri dell'equipaggio e novantanove passeggeri hanno riportato ferite lievi, Airbus non ha immediatamente messo a terra gli aerei A330 né ha rilasciato un aggiornamento software/hardware immediato. Anche questi voli avevano subito manovre di picchiata non comandate che avevano causato gravi lesioni. Ma l'incidente di JetBlue, in paragone, non è stato così grave, non ha causato lesioni gravi ed era in pratica passato sottotono nelle cronache, ma Airbus ha messo a terra migliaia di aerei richiedendo aggiornamenti software/hardware immediati. Certo non vogliamo dire che gli aerei vadano bloccati in base al numero dei feriti occorsi in caso di incidenti, ma quanto avvenuto al volo Jetblue 1230 e alle seguenti decisioni prese, è davvero tutto imputabile alle radiazioni solari?

(1) Newsletter 72/25 "Computer e radiazioni solari" <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-72-2025.pdf>

(2) Incidente del 7 Ottobre e 27 Dicembre 2008 occorsi ad aeromobili A330.

*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 | Abattimento 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 |
| ✓ | NL 70/25 | Un allarmante "Near Miss"                                       | 09/11/2025 |
| ✓ | NL 71/25 | Un grave e preoccupante incidente                               | 21/11/2025 |
| ✓ | NL 72/25 | Computer e radiazioni solari                                    | 29/11/2025 |

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](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

*E' uscito:*



Soltanamente 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.