

## INTERFERENZE ELETTROMAGNETICHE SI, RADIAZIONI SOLARI NO

In data 19 Novembre 2000 il quotidiano New York Times pubblicò un interessante servizio che esponeva una teoria in base alla quale tre sciagure aeree avvenute in prossimità di New York avrebbero potuto essere state causate da interferenze elettromagnetiche. (1) Gli incidenti coinvolti avevano fatto molto scalpore a livello mondiale in quanto avevano provocato oltre 600 vittime e accaduti a note compagnie di bandiera, la TWA, la Swissair e la Egyptair.

-Volo TWA 800	JFK-Parigi	230 vittime (17/7/1996)
-Volo SWISSAIR 111	JFK-Ginevra	229 vittime (2/9/1998)
-Volo EGYPTAIR 990	JFK-Cairo	217 vittime (31/10/1999)

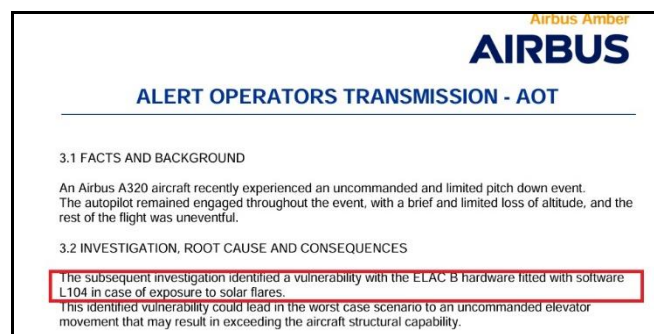
Le tre sciagure erano avvenute nel giro di tre anni (1996:1999) ma il particolare che le univa – secondo l’articolo- era la ristretta area geografica ove essi si erano verificati. Tutti si accingevano alla traversata atlantica. L’ipotesi in esame proponeva il problema delle interferenze elettromagnetiche agli impianti di bordo che, con varie modalità, avrebbero potuto interessare e mettere fuori uso i tre velivoli.

Il problema delle interferenze elettromagnetiche (EMI: ElectroMagnetic Interference) all’avionica di bordo era in effetti un problema realmente esistente, prova ne sia il fatto che tutte le compagnie aeree invitano i passeggeri a non far uso dei cellulari durante le fasi di decollo e atterraggio. Del problema si è iniziato a parlare da quando (anni ottanta) a bordo degli aerei nella cabina di pilotaggio sono comparsi i computer e il sistema di comandi di volo *fly-by-wire* completamente digitale.

Nel caso dei tre incidenti avvenuti nell’area nord americana l’articolo ricordava le potenti stazioni militari attive nell’area di Montauk e le emissioni che le numerose unità militari aeree e navali presenti nel momento degli incidenti, erano in grado di generare in quell’area.

La teoria non venne presa sottogamba e i Rapporti Investigativi che furono pubblicati contenevano specifici capitoli ove la questione veniva trattata estesamente. Tuttavia i complessi calcoli fatti dagli esperti escludono che la potenza irradiata dalle stazioni in oggetto fosse stata di una tale entità da provocare i tre disastri.

Riproponiamo questi fatti in quanto, venendo ai giorni nostri, tutti abbiamo letto la notizia di componenti dei computer a bordo degli Airbus 320 per i quali si è resa necessaria la sostituzione di uno specifico componente “in case of exposure to solar flares”. Nella sottostante immagine parte della Nota di Allerta diramata da Airbus il 28 novembre scorso nella quale abbiamo evidenziato in rosso la frase ove si parla specificamente di “esposizione alle eruzioni solari.”



**Ora, questo fatto indica che l'industria aerea ha un nuovo problema.** Diciamo ciò in quanto non ci risultano fino ad oggi incidenti provocati da emissioni solari che abbiano causato guasti alla componente avionica di bordo. O meglio, specifichiamo: guasti ai computer di bordo che hanno creato problemi e incidenti ci sono stati, ma essi non sono stati mai imputati alle eruzioni solari. Come abbiamo già specificato in una nostra precedente Newsletter (2) di radiazioni solari si è finora sempre parlato riferendosi ai problemi di salute che esse posso creare al personale navigante, ma nient'altro dal punto di vista tecnico.

Di certo concordiamo pienamente con chi potrebbe avanzare l'obiezione che per ogni evento *c'è sempre una prima volta*, ma il particolare che ci preoccupa è che in merito a questo problema, cioè del fatto **che un picco di radiazione solare può mettere fuori uso un componente di un apparato di bordo** sembra che -a parte la sostituzione del pezzo incriminato- la storia finisca qui. Non leggiamo di notizie di come l'industria aerea intende affrontare e risolvere questa nuova inedita questione.

Non vediamo cioè un minimo di interesse, preoccupazione che l'incidente possa ripetersi magari con conseguenze questa volta più gravi di quanto avvenuto a bordo del volo JetBlue 1230 il 30 ottobre scorso.

(1) "Professor Scarry has a theory" The New York Times 19 Novembre 2000

(2) <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-73-2025.pdf> ; 1 Dicembre 2025.

NL 74/25 (03 Dicembre 2025)

[Air-accidents.com](https://www.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
✓	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
✓	NL 73/25	Circa le radiazioni solari	01/12/2025

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:*



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.