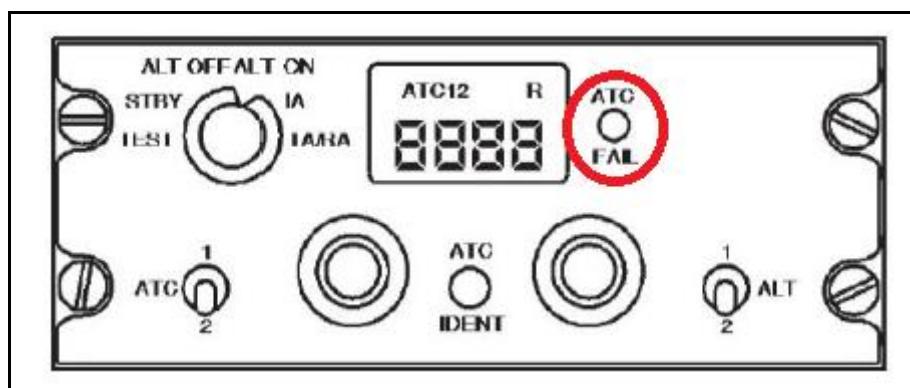


TRANSPOUNDER GUASTO , ATC CHE NON SE NE ACCORGE: POTENZIALE CONFLITTO

Durante la fase di crociera a FL 350, sul volo LAV4651 effettuato dal Boeing 737-809 operato dalla compagnia Albastar tra l'aeroporto di Londra-Stansted e l'aeroporto di Tarbes-Lourdes-Pyrénées, il transponder, attivato dall'equipaggio, ha improvvisamente cessato di trasmettere qualsiasi informazione in risposta alle interrogazioni delle stazioni radar di terra e dei sistemi di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS) degli aeromobili nelle vicinanze. Questo malfunzionamento ha comportato la perdita del contatto radar con il volo LAV4651 e l'impossibilità per i sistemi ACAS degli aeromobili in volo nelle vicinanze e i sistemi di allerta per conflitti a breve termine (STCA) a disposizione dei controllori di volo di rilevarlo o monitorarlo.

Né l'equipaggio del volo LAV4651 né i controllori del traffico aereo del settore di controllo in cui volava l'aereo hanno percepito o preso in considerazione i sistemi progettati per allertarli in caso di guasto del transponder, in particolare:

- l'equipaggio non ha visto la luce amber ATC FAIL sul pannello di controllo ATC situato tra i due sedili dell'equipaggio che probabilmente si è accesa durante il volo secondo gli esami effettuati nel corso dell'indagine avviata dalla BEA;



La spia "ATC Fail" si accende in caso di interruzione del funzionamento

- i controllori del traffico aereo non hanno percepito i vari avvisi visivi che venivano visualizzati sui loro schermi e li hanno riconosciuti cancellando il marcitore che indicava una perdita di contatto radar. (!)

Il Boeing come da suo flight plan proseguiva il volo nel cielo francese verso il *waypoint* BALAN, situato al confine tra i settori ACC/ovest e ACC/sud, e poiché su tale punto era obbligatorio il riporto radio, esso costituiva una possibilità di recupero della situazione. Tuttavia l'equipaggio, in assenza di un'esplicita richiesta da parte dei controllori di contattarli in avvicinamento a BALAN, ha proseguito la rotta come previsto dal piano di volo.

Circa 20 minuti dopo il guasto del transponder, il Boeing 737 ha attraversato la rotta di un Embraer 190 operato dalla compagnia HOP! (volo AFR21YB) allo stesso livello di volo, con una separazione orizzontale minima di 2,6 NM per una distanza minima richiesta di 5 NM. Fortunatamente malgrado il guasto del transponder, il TCAS del Boeing 737 ha funzionato. Sulla base delle informazioni ricevute dal transponder e dal TCAS dell'Embraer 190, l'algoritmo del TCAS del 737 ha determinato che non vi era alcun rischio di collisione con l'Embraer. Di conseguenza, a bordo del Boeing 737 non è stato trasmesso alcun Traffic Advisory (TA) o Resolution Advisory (RA). Tuttavia, l'equipaggio dell'Embraer 190 non aveva informazioni sulla posizione e sulla rotta del Boeing 737 ed è stato quindi sorpreso di vederlo attraversare la loro rotta prima di loro allo stesso livello di volo.

Contemporaneamente, ed è opportuno a questo punto affermare anche “finalmente”, un controllore del traffico aereo militare del centro di rilevamento e controllo militare di Cinq-Mars-La-Pile ha rilevato il volo sul radar primario e, dopo diverse azioni di coordinamento tra ACC/sud-ovest e ACC/ovest, e dopo l'avvenuta perdita di separazione tra i due aerei, il contatto radar con il volo LAV4651 è stato ripristinato e il volo ha potuto proseguire verso la sua destinazione senza ulteriori anomalie.

Il BEA ha emesso quattro raccomandazioni di sicurezza relative ai seguenti argomenti:

- Specifiche di certificazione per le comunicazioni, la navigazione e la sorveglianza aviotrasportate;
- Sistemi per attirare l'attenzione dei controllori del traffico aereo;
- Gestione complessiva dei rischi per la sicurezza da parte del fornitore di servizi di navigazione aerea in Francia;
- Punti di segnalazione obbligatori.

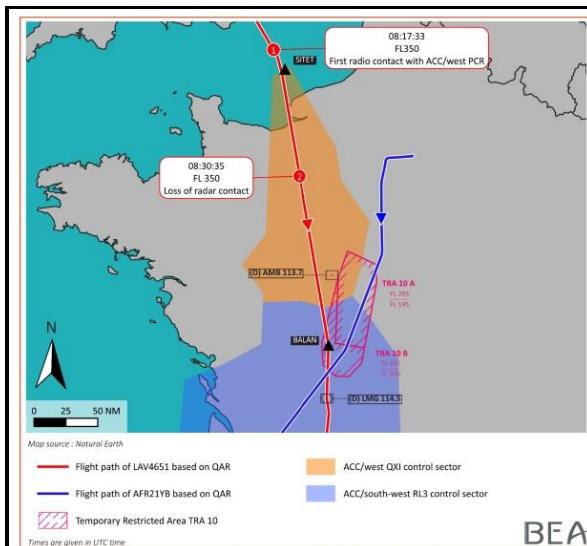


Figure 2: flight paths of LAV4651 and AFR21YB

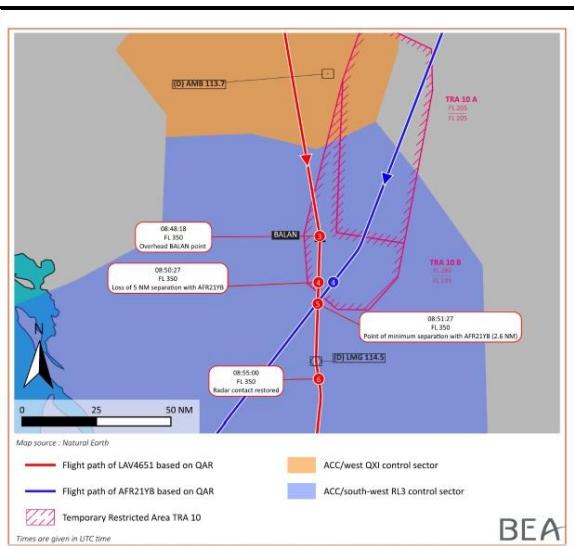


Figure 6: flight paths of LAV4651 and AFR21YB

Su queste due mappe tratte dalle pagg 11 e 14 del Rapporto BEA i tempi e le posizioni dei due voli

Il rapporto completo della BEA (emesso il 10 dicembre 2025) su questa incredibile mancata separazione avvenuta in data 23 luglio 2023 è riportato nel nostro sito sotto la sezione “Other Investigation Reports”.

NL 76/25 (12 Dicembre 2025)

Air-accidents.com

[Elenco Newsletter pubblicate nel 2025 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

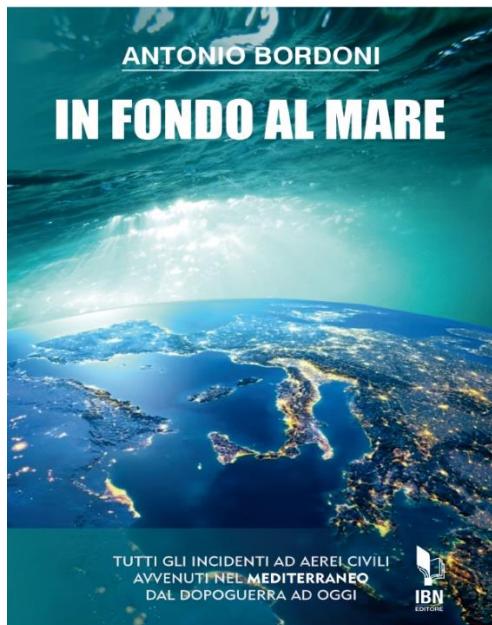
✓ NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓ NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓ NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025

✓	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	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
✓	NL 50/25	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
✓	NL 74/25	Interferenze elettromagnetiche sì, radiazioni solari no	03/12/2025
✓	NL 75/25	Un timore si aggira nei cieli	09/12/2025

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.

INVIERE RICHIESTE A: 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.