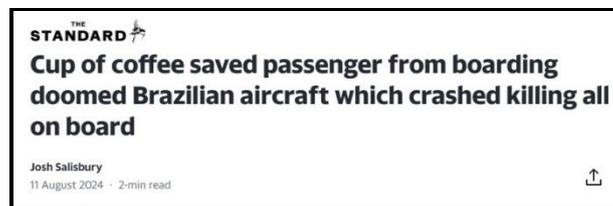


QUANDO UN CAFFÈ SALVA LA VITA DI UN PASSEGGERO...

...e quando invece rischia di provocare sciagure aeree.

9 agosto 2024. Un ATR72 della compagnia brasiliana Voepass precipita a Vinhedo, a circa 50 miglia a nord-ovest di San Paolo nel corso di un volo domestico causando la morte di tutti i 62 occupanti a bordo.

Adriano Assis, un operatore ospedaliero di Rio De Janeiro, ha raccontato all'emittente brasiliana TV Globo di aver perso per un soffio l'imbarco sull'ATR72 che lo avrebbe dovuto portare a Guarulhos dopo aver pensato bene di andarsi a prendere un caffè al bar dell'aeroporto. Aveva calcolato male i tempi e pensava di avere più tempo a disposizione per fare il check-in. Ma presentatosi al banco di imbarco, l'addetto della Voepass non gli ha permesso di salire a bordo del volo 2283 il quale già di muoveva verso la pista di decollo. Salvo grazie a una voglia di caffè. (1)



Nel 1964 uscì il film "Fate is the Hunter" (in italiano "Destino in agguato") nel quale un pilota di linea sta gustando un caffè nel cockpit e accidentalmente rovescia il liquido bollente su componenti elettronici cruciali della cabina di pilotaggio. Il film era stato tratto da un libro best seller (2) e al tempo non rispecchiava incidenti realmente accaduti, i quali però -incredibile ma vero- si sono verificati ben più avanti negli anni anche se non hanno causato vittime come avveniva invece nelle pellicola. Cronache della sicurezza volo dimostrano che eventi immaginari partoriti dalla mente di prolifici scrittori possono realmente accadere nei cieli del mondo. Eppure quella pellicola ben conosciuta negli ambienti aeronautici avrebbe dovuto insegnar qualcosa ai progettisti di aerei.



3 gennaio 2011. Un Boeing 777-200 della United Airlines, (3) che effettuava il volo UA-940 da Chicago a Francoforte con 241 passeggeri, era in rotta a FL350 a circa 20nm a nord di Kingston sul Canada quando

l'equipaggio segnalava problemi con le radio e decideva di deviare verso Toronto. L'aereo ha iniziato a deviare dalla sua rotta, quando da terra hanno notato di aver perso lo squawk che identifica l'aereo sugli schermi radar. Il Toronto Approach ha tempestivamente ritirato gli altri aeromobili dall'avvicinamento alla pista 23 la quale era stata assegnata al volo United del quale si era completamente perso il contatto radio. L'equipaggio del Boeing 777 ha proseguito verso Toronto dove atterrava circa 55 minuti dopo l'inizio del problema; l'aeromobile aveva perso i contatti radio e i controllori a terra hanno potuto seguire la sua posizione tramite altri equipaggi di volo che avevano stabilito un contatto visivo con il Boeing 777. La compagnia aerea ha riferito che il volo aveva avuto un problema con le apparecchiature di comunicazione, e piuttosto che continuare il volo attraverso l'Atlantico, il capitano aveva deciso di deviare verso un vicino aeroporto. La FAA ha poi appurato che il pilota al comando aveva inavvertitamente versato del caffè sulla consolle radio, mettendo fuori uso le apparecchiature di comunicazione.

21 gennaio 2020. Un Airbus A350-900 della Delta Airlines, (4) che effettuava il volo DL-159 da Detroit, a Seul (Corea del Sud) con 189 persone a bordo, era in rotta a FL380 sopra il Mare di Beaufort, quando l'equipaggio notava indicazioni anomale per uno dei motori (Trent XWB) e provvedeva a far scendere l'aereo a FL220. L'aereo veniva poi dirottato a Fairbanks, AK dove atterrava senza particolari difficoltà circa due ore dopo. I passeggeri intervistati riferivano che l'equipaggio aveva comunicato la deviazione verso Fairbanks a causa di problemi a un motore. Il 28 gennaio 2020 il TSB canadese comunicava che il motore destro aveva avuto un *rollback* (5) con successivo spegnimento. Anche in questo caso era occorsa una fuoriuscita di liquidi sul pannello di comando.

A seguito di questo incidente il 6 febbraio 2020 l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) pubblicava una Direttiva di emergenza (6) con la quale si richiedeva una "zona vietata ai liquidi nella cabina di pilotaggio e le procedure da seguire in caso di fuoriuscita involontaria di liquidi sul cruscotto". Nel suo intervento l'EASA faceva presente che erano stati segnalati due casi di fuoriuscita involontaria di liquidi sul pannello ENG START o sul pannello di controllo ECAM (ECP) sul piedistallo centrale della cabina di pilotaggio dei velivoli A350 durante le operazioni. In entrambi i casi, si erano verificati spegnimenti non comandati di motori in volo i quali occorrevano dopo la fuoriuscita di liquidi nel cockpit. Particolare alquanto grave era costituito dal fatto che i tentativi di riaccensione del motore non avevano avuto successo. (7)

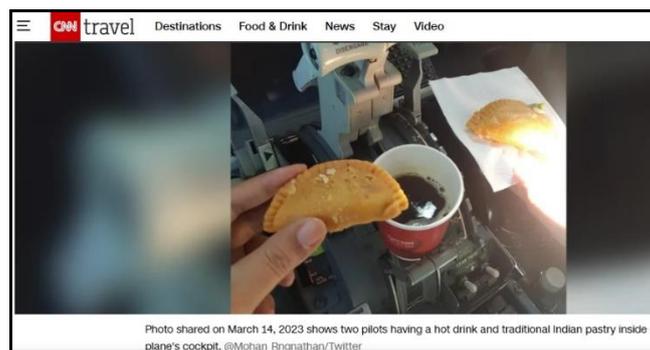


L'immagine nei due riquadri arancioni mostra il punto ove è avvenuto il versamento del liquido. ACP sta per Audio Control Panel

6 febbraio 2019. Un Airbus A330-200 della Thomas Cook (8), che effettuava il volo DE-2116 da Francoforte a Cancun (Messico) con 332 persone a bordo, era in rotta a FL360 sull'Oceano Atlantico a circa 880 nm a ovest di Shannon (Irlanda) quando l'equipaggio dichiarava il Mayday segnalando la presenza di fumo nella cabina di pilotaggio, l'Airbus invertiva la rotta e puntava verso Shannon. In fase di avvicinamento l'equipaggio comunicava che il fumo si era dissipato e l'atterraggio avveniva circa 2 ore dopo l'inversione di rotta. I servizi di emergenza non trovavano tracce di incendio, calore o fumo ma quattro membri dell'equipaggio e un passeggero venivano portati in ospedale e trattati per inalazione di fumo. Il 18 febbraio 2019 il TSB canadese, che aveva aperto una investigazione sull'incidente, riferiva che l'aeromobile era in volo di crociera quando inavvertitamente è stato versato del liquido sul pannello di controllo audio (ACP) #1, causando l'accensione di tutte le luci del pannello. Inizialmente solo l'ACP #1 si è surriscaldato, ma successivamente anche l'ACP #2 si era surriscaldato e iniziava anch'esso a emettere un odore di elettricità bruciata. Il 12 settembre 2019 l'AAIB ha pubblicato il proprio bollettino concludendo che la probabile causa del grave incidente è stata una fuoriuscita di caffè sulla console centrale che ha portato al guasto degli ACP 1 e 2 con conseguenti difficoltà di comunicazione per l'equipaggio di volo. Il conseguente odore di bruciato elettrico e il fumo nella cabina di pilotaggio hanno reso necessaria una deviazione verso l'aeroporto di Shannon.

E rimanendo sul tema, come dimenticare quanto accaduto **8 marzo 2023**?

Two Indian pilots were grounded after a photo of coffee and snacks balanced dangerously on cockpit controls was shared on social media



Il "festino" nel cockpit è avvenuto a bordo di un aereo della compagnia low cost indiana Spicejet. I piloti, i cui volti non vengono mostrati nell'immagine, tenevano in mano anche dei gujyas, una pasta dolce frita che si mangia tipicamente durante la festa indù Holi, che si svolgeva per l'appunto l'8 marzo. La fotografia che mostra una tazza scoperta con il logo della compagnia aerea posta pericolosamente vicino alle leve di comando all'interno della cabina di pilotaggio, ha scatenato l'indignazione della comunità aeronautica non solo in India, ma anche internazionale. La compagnia ha sospeso dal servizio i due piloti del volo incriminato.

E infine una variante sempre sul tema caffè:

16 giugno 2024. Un Airbus A320-200 della Air New Zealand, (9) che effettuava il volo NZ-607 da Wellington a Queenstown (Nuova Zelanda), era in rotta a FL340, il servizio in cabina era in corso con l'equipaggio che serviva bevande ai passeggeri, quando l'aeromobile ha incontrato una forte turbolenza. Una caffettiera si è rovesciata causando ustioni all'assistente di volo e a una passeggera. L'aereo ha proseguito fino a Queenstown, dove due ambulanze erano in attesa dell'aereo e hanno portato i feriti in un ospedale locale.

Non siamo in grado di quantificare quanto spesso e quanto gravi possano essere gli eventi da noi descritti. Con ogni probabilità nelle cabine di pilotaggio problemi legati alle bevande che fuoriescono da bicchieri e tazze ne avvengono molti di più di quelli dichiarati, specie se la fuoriuscita non crea seri problemi alla

conduzione del volo. In una dichiarazione rilasciata alla CNN Business, la Federal Aviation Administration degli Stati Uniti ha affermato di “non mantenere un database separato che tenga traccia delle fuoriuscite di caffè sui pannelli di controllo degli aerei”, ma l'agenzia ha anche detto che i produttori di aeromobili progettano già l'elettronica della cabina di pilotaggio in modo che sia il più possibile resistente alle fuoriuscite.

Tuttavia a fronte di un problema senz'altro serio e allarmante è pur vero che in rete circolano commenti e suggerimenti alquanto elementari: Sandy Murdock, consulente legale della JDA Aviation Technology Solutions, società che funge da intermediaria tra i produttori di aeromobili e le autorità di regolamentazione, ha affermato in un suo post che incidenti come quelli avvenuti a bordo degli A350 si possono evitare se i piloti avessero a disposizione un portabicchieri migliore o semplicemente l'uso di tazze da caffè a prova di rovesciamento.

- (1) <https://uk.news.yahoo.com/cup-coffee-saved-passenger-boarding-082235917.html>
- (2) Il film “Fate is the hunter” era nominalmente basato sull'omonimo bestseller del 1961 di Ernest K. Gann, ma l'autore fu così deluso dal film, che non aveva alcuna relazione con il libro sulla sua carriera di pilota, che chiese di rimuovere il suo nome dai titoli di coda.
- (3) Boeing 777-222ER immatricolato N223UA, c/n 30224
- (4) Airbus 350-941 immatricolato N508DN, c/n 190
- (5) Il roll-back si verifica quando il motore decelera senza essere comandato.
- (6) Direttiva di aeronavigabilità d'emergenza 2020-0020-E.
- (7) <https://www.theguardian.com/business/2019/sep/12/cockpit-coffee-spill-caused-transatlantic-flight-diversion-aaib>
- (8) Il volo era effettuato per conto della compagnia Condor. Si trattava dell'Airbus 330-200 immatricolato G-TCCF c/n 248. L'immagine è tratta dal Rapporto dell'AAIB n. EW/G2019/02/05
- (9) <https://edition.cnn.com/travel/article/india-spicejet-airlines-pilots-coffee-intl-hnk/index.html#:~:text=Indian%20low%2Dcost%20airline%20SpiceJet,of%20the%20hot%20drinks%20spilled.>
- (10) Airbus 320-232 immatricolato ZK-OXH c/n 6471

www.air-accidents.com

NL 14/25 (05 Febbraio 2025)

[Elenco Newsletter emesse 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 Wahington /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



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
info@ibneditore.it

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