

BIRD STRIKE A GO GO

18 febbraio 2025. In un solo giorno le cronache ci informano che tre voli di linea hanno dovuto far immediato rientro per inattesi scontri con volatili. Sono stati ben tre i continenti interessati agli spiacevoli incidenti: Europa, Asia e Sud America.

- In Europa. Un Airbus 321 di Wizzair in servizio fra Brasov, Romania e Londra-Luton (1) con 221 passeggeri e 7 membri di equipaggio era appena decollato quando l'equipaggio ha dovuto fermare la salita a livello di volo 120, e richiedere l'immediata diversione sullo scalo di Cluj. L'equipaggio dichiarava il PAN-PAN" avvertendo di essersi scontrato con uno stormo di uccelli attimi dopo la rotazione.
- In Sud America. Sempre un Airbus 321 questa volta appartenente alla LATAM (2) che volava da Fortaleza a Sao Paulo Guarulhos, anch'esso in fase di salita iniziale, si fermava a livello 060 e chiedeva l'immediato rientro a causa di un bird strike.
- In Asia. Un Airbus 320 della PIA Pakistan International Airlines decollato da Lahore e diretto a Dubai livellava a 3000 piedi in quanto uno dei motori aveva ingerito un volatile e chiedeva di poter riatterrare allo scalo dove era decollato da pochi minuti.

La casualità di dover commentare questi tre incidenti avvenuti lo stesso giorno in diverse aree geografiche ci ha fatto venire in mente una idea alquanto improbabile ma che tuttavia non ci costava nulla per appurarla: *è possibile che i volatili possano essere stati attratti da un colore in particolare?* L'idea ci è balenata in mente ben sapendo come oggigiorno le compagnie aeree sono solite "affrescare" le carlinghe dei loro aerei con sgargianti colori. Detto fatto; queste che seguono sono tre recenti fotografie dei tre aerei che il 18 febbraio scorso sono stati coinvolti negli incidenti.



I colori delle livree, come si vede, sono assolutamente differenti fra loro. Tentativo fallito: gli uccelli impattano gli aerei in quanto si trovano a volare nelle stesse traiettorie occupate dai velivoli, i colori di cui sono ammantate le carlinghe non hanno alcuna relazione con gli scontri. Va piuttosto osservato che tutti e

tre gli incidenti del 18 scorso sono avvenuti a quote basse, quando gli aerei avevano da poco staccato le ruote da terra.

Ma il dover prendere quotidianamente atto dei tanti incidenti di questa tipologia che avvengono ovunque negli scali dei cinque continenti non può non condurci alla conclusione del fallimento delle misure di dissuasione che vengono messe in atto nel sedime degli aeroporti.

Quando chiudiamo questo nostro pezzo è il 21 febbraio e nel frattempo, indovinate un po', cosa è accaduto?

Il 20 febbraio un altro A320 della LATAM che era appena decollato da Rio diretto a Sao Paulo ha nuovamente impattato uno stormo di volatili.... Foto segue. (4)



In chiusura vorremmo ribadire quanto espresso in una nostra precedente Newsletter (5) : ...ebbene se la realtà è questa bisognerà anche iniziare a precisare cosa ha significato per l'aviazione civile l'avvento dell'aereo a reazione. A noi sembra che su questo specifico tema vi sia poca trasparenza. Di certo quando le flotte delle compagnie aeree erano formate da aerei ad elica (piston-engined), il numero dei velivoli circolanti era decisamente inferiore a quello di oggi, ma aldilà di un mero rapporto matematico riguardante il maggior numero di aerei in circolazione, non è forse vero che un motore a reazione alla pari di un aspirapolvere aspira al suo interno tutto ciò che si muove intorno a lui?... E rimanendo in tema, sapete quanti voli vengono svolti ogni anno? La risposta è 39 milioni; il che significa 107.000 decolli e 107.000 atterraggi ogni giorno. Andando circa mezzo secolo indietro negli anni, il numero voli svolti era stato di 10 milioni ovvero 27.000 decolli al giorno. Detto ciò lasciamo libero ogni lettore di farsi la propria opinione: Troppi uccelli o troppi aerei?

(1) Airbus A321-271N, immatricolato G-WUKY c/n 11505, effettuava il volo W9-5400.

(2) Airbus A321-200N, immatricolato PS-LBJ c/n 11723 effettuava il volo LA-3319.

(3) Airbus A320-214, immatricolato AP-BLC c/n 2212 effettuava il volo PK-203

(4) Airbus A321-200, immatricolato PT-MXO , c/n 6121 che svolgeva il volo LA-3367 ; la foto è tratta dal sito AV Herald.

(5) NL 02/25 del 3 Gennaio 2025. "Troppi uccelli o troppi aerei?"

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 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

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

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