

Da che il **5G** è stato avviato vicino agli aeroporti statunitensi, le **segnalazioni di falsi allarmi** e malfunzionamenti registrate dai piloti americani si contano ormai a centinaia. Tra interferenze e un certo panico diffuso, la Federal Aviation Administration (**FAA**) mantiene una posizione cauta e si limita a suggerire che si debba approfondire ogni incognita. L'accensione delle torri sotto accusa è avvenuta il 5 gennaio 2022 e da allora si è registrato un aumento esponenziale delle lamentele dei tecnici per quanto concerne altimetri che non funzionano adeguatamente. Da gennaio a maggio sono state comunicate 93 segnalazioni, con il primo mese dell'anno che ha registrato autonomamente un numero di report equivalente alla somma di quelli formalizzati nei cinque anni precedenti. Prendendo in analisi i dati fino a ottobre, i casi di strane anomalie ai radio-altimetri avrebbero toccato almeno i 550 casi e in circa 80 di questi **la FAA non è stata in grado di escludere la possibilità di interferenze 5G**.

«Ho oltre 18.000 ore di attività come pilota di aerei di linea Boeing, di cui 3.000 su questo modello di velivolo, non ho MAI avuto i freni automatici dispiegati senza comando prima del contatto con il suolo», si legge in una delle segnalazioni che ben sintetizza il punto di vista di molteplici Comandanti di volo. Nello spulciare le carte si nota ogni tipo di inconveniente, dai piloti automatici che puntano il muso dell'aereo verso il cemento della pista di atterraggio a monitor da cui spariscono le informazioni essenziali. **Un caleidoscopio di errori** che è inquietante, ma che solleva anche diverse perplessità.

Già a monte dell'attivazione del servizio di Rete, Airbus e Boeing [avevano lamentato](#) vocalmente la possibilità che i sistemi di bordo entrassero in conflitto con le frequenze 5G. Critiche non prive di fondamento, visto che potevano impugnare i risultati di [una ricerca](#) del 2020 commissionata proprio dalla FAA alla RTCA, no-profit specializzata nell'analizzare l'elettronica di volo. In ballo c'erano però contratti da decine di miliardi di dollari e l'avvio è stato portato a termine, tuttavia la procedura è anche stata **accompagnata da mitigazioni** che, secondo la FAA, "stanno funzionando". Tali soluzioni saranno peraltro estese almeno fino all'estate del 2023.

Il consenso degli ingegneri elettrici si muove in aperta controtendenza rispetto alle testimonianze dei piloti. Secondo molti, per com'è ora strutturato, il 5G non può manifestare gli effetti notificati sulle strumentazioni di bordo. Considerando la quantità imponente di segnalazioni, la loro varietà e il magro riscontro di possibili interferenze con la Rete telefonica, i più pungenti iniziano già a suggerire che il fenomeno del boom delle denunce sia ricollegabile a una sovraesposizione del personale di volo a informative dal carattere allarmistico, in pratica a isteria di massa su piccola scala.

Considerando che l'intero discorso cade al centro di una battaglia fatta di profonde

Malfunzionamenti e interferenze: i piloti di volo americani accusano il 5G

convenienze finanziarie e di compagnie private trainate da interessi divergenti, non è possibile ora come ora avvistare una verità che scientifica che sia in grado di spiccare, tuttavia l'attenzione è ai massimi livelli e la National Telecommunications and Information Administration (**NTIA**) sta collaborando con tutte le parti coinvolte al fine di comprendere meglio l'effettivo impatto del 5G sulle frequenze usate dagli aerei statunitensi. Detto questo, vale la pena ricordare che le frequenze utilizzate dal 5G europei non siano le medesime adottate dagli USA e che in Italia non si siano registrati intoppi simili a quelli rimarcati dai piloti d'oltreoceano.

[di Walter Ferri]