

PRIMO GRAVE INCIDENTE PER L'AIRBUS 350

E' un doppio primo. Una prima volta lo è quale grave incidente del 2024, una seconda volta per l'Airbus 350, un aereo entrato in servizio nel 2015, antagonista del Boeing 787, il quale non era mai incappato in seri incidenti.

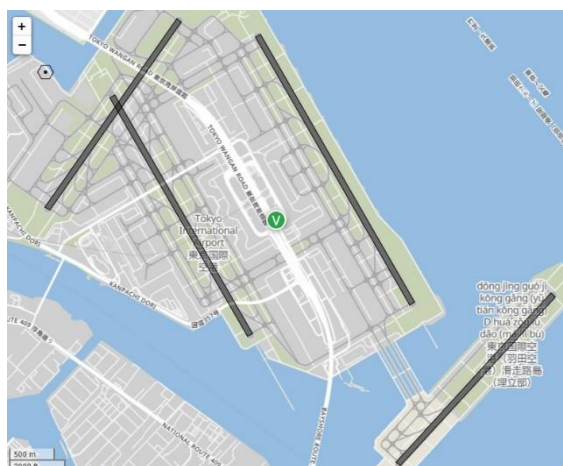
L'evento che ha visto coinvolto l'Airbus 350 della Japan Airlines (JA13XJ) è avvenuto all'aeroporto di Tokyo-Haneda al volo Japan Airlines JL516, che è entrato in collisione con un aereo DHC-8-315Q MPA della Guardia Costiera giapponese (JA722A).

Il JL516 stava atterrando sulla pista 34R quando è avvenuto l'incidente. Le riprese video mostrano che il carrello dell'A350 ha ceduto dopo la collisione. Un incendio è scoppiato e si è diffuso mentre l'A350 veniva evacuato sulla pista. Secondo un portavoce della Japan Airlines, a bordo del JL516 c'erano 367 passeggeri e 12 membri dell'equipaggio. Si sa che non si sono registrate vittime fra i passeggeri ed equipaggio dell' A350, mentre non si può dire altrettanto per i cinque componenti l'equipaggio dell'altro aereo coinvolto nell'incidente, tutti purtroppo periti. Si tratta di un DHC8 della Guardia Costiera giapponese il quale era in servizio per trasportare rifornimenti alla base aerea di Niigata in risposta al terremoto della penisola di Noto.

Per inciso va annotato che l'incidente di Haneda è avvenuto poche ore dopo la scossa di terremoto di 7.5 gradi che ha colpito la penisola di Noto, la quale malgrado la forte intensità e danni causati, non ha provocato vittime. C'è un filo comune che lega questi due tragici eventi: la prevenzione e la preparazione nell'affrontare le emergenze. Da lodare l'estrema efficienza e professionalità del personale di bordo della JAL che è riuscito a gestire la fase di evacuazione di ben 367 passeggeri senza che si siano registrati gravi problemi.

Cosa si può anticipare su questo insolito incidente? Un aereo è stato autorizzato all'atterraggio sulla pista nella quale era però presente un altro velivolo in procinto di decollare. Quale dei due aerei si trovava sul punto sbagliato?

L'incidente è avvenuto in condizioni notturne su uno scalo che dispone di 4 piste di cui due sono parallele: le 34 sinistra e la 34 destra. Uno scambio di pista da parte del volo JAL o un errore di comprensione pista da parte dell'equipaggio dell'aereo della Guardia Costiera? Altre soluzioni all'incidente non vi sono, anche tenendo conto che non sussistevano problemi di visibilità.



Nella nostra immagine sono ben visibili le due piste 16/34 sinistra e destra

Vi è un precedente che ricorda molto da vicino quanto avvenuto ad Haneda....

Quel precedente del 7 luglio 2017

Quel 7 luglio 2017 con quattro aerei in attesa di decollare ed uno in procinto di atterrare 1.091 persone rischiarono di perdere la vita all'aeroporto internazionale di San Francisco. Era notte fonda, e il volo Air Canada 759, un Airbus A320-211 con registrazione C-FKCK, era stato autorizzato ad atterrare sulla pista 28R dell'aeroporto internazionale di San Francisco. Nel frattempo sulla "taxiway C" erano allineati in attesa di decollare sempre dalla pista 28R ben quattro aerei (un Boeing 787, un Airbus A340, un altro Boeing 787 e un Boeing 737). L'Airbus della Air Canada era già sceso ad un'altezza di 100 piedi sopra il livello del suolo e ha sfiorato il primo aereo sulla via di rullaggio. Fu raggiunta una altezza minima di circa 60 piedi quando venne sorvolato il secondo aereo sempre sulla via di rullaggio dopodiché l'Airbus iniziò a riprendere quota (go-around). Come è potuto accadere qualcosa del genere con condizioni meteo del tutto normali? Tratta dalla presentazione NTSB l'immagine che segue rende eloquentemente l'idea sul dramma che si sarebbe potuto consumare. Le luci degli aerei posizionati sulla bretella "C" hanno contribuito a far credere al pilota che quella fosse la pista attiva 28R



Dalla presentazione NTSB: l'immagine è eloquente sul dramma che si sarebbe potuto consumare. Le luci degli aerei posizionati sulla bretella "C" hanno contribuito a far credere al pilota che quella fosse la pista attiva 28R

Quando l'NTSB in data 25 settembre 2018 emise un primo rapporto preliminare su questo incredibile incidente precisò che i due piloti Air Canada avevano volato di recente su San Francisco, e probabilmente si aspettavano che l'operatività dell'aeroporto fosse nella sua configurazione alla quale essi erano abituati; tuttavia, la notte dell'incidente, la pista parallela 28L era stata chiusa alle ore 23:00. In pratica l'equipaggio ha effettuato l'avvicinamento allineandosi alla bretella "C" credendo che questa fosse la pista 28/DESTRA e come conseguenza ritenevano che la pista che loro vedevano a sinistra fosse la 28/SINISTRA.

Chi volesse approfondire i dettagli di questo incredibile mancato incidente può leggere la nostra newsletter datata 28 settembre 2018 (41/2018) dal titolo “La mancata strage di San Francisco”

In contemporanea..

L’incidente di Haneda avveniva a poche ore di distanza dal dirottamento del volo Delta Airlines 113 Roma-Boston (Airbus 330-941 N413DX) il quale terminava il suo volo fuori programma all’aeroporto irlandese di Shannon a causa del “solito” problema dei fumi a bordo.

L’aereo era decollato da Roma Fiumicino alle 9:41 locali (08:41UTC) ed è atterrato alle 11:50 ora locale di Shannon, le 12:50 in Italia. Dopo il decollo il volo era salito a FL340. Poi alle 10:29UTC, quando sulla Francia del nord vicino alla Bretagna ha ottenuto di salire a FL360. Quindi alle 11:13UTC ha effettuato la virata verso Shannon, l’inizio di una rapida discesa che lo ha portato ad effettuare un atterraggio di emergenza su Shannon dopo aver dichiarato lo stato di “PAN”.

Circa il ricorrere di emergenze e dirottamenti a causa dei “fumi” a bordo elenchiamo, limitandoci ai soli più recenti casi, incidenti simili occorsi: L’elenco completo è molto, molto più lungo.

30 dicembre 2023: Austrian A320, Tenerife

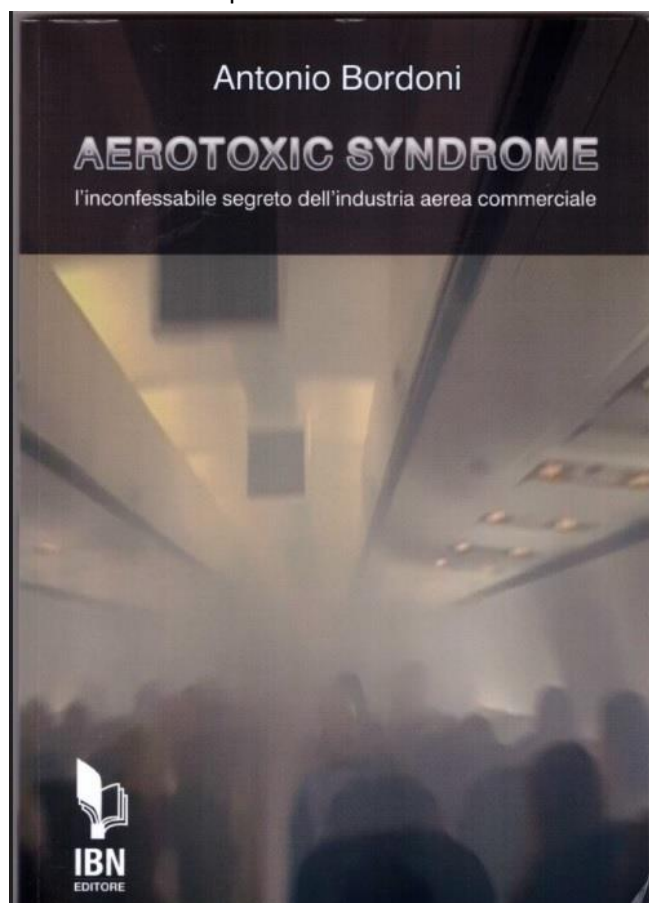
29 dicembre 2023: GOL Boeing 737, Sao Paulo

25 dicembre 2023: Skywest CRJ7, San Francisco

22 dicembre 2023: HOP! Embraer 170 Torino

21 dicembre 2023: Austrian Francoforte, Airbus 320

Ricordiamo che su questo argomento abbiamo pubblicato numerose newsletter, nonché il nostro libro “Aerotoxic Syndrome” di cui mostriamo la copertina.



Il nostro sito www.air-accidents.com

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- * inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- * inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- * inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI CONTATTI INTERESSATI A RICEVERE LA
STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it