

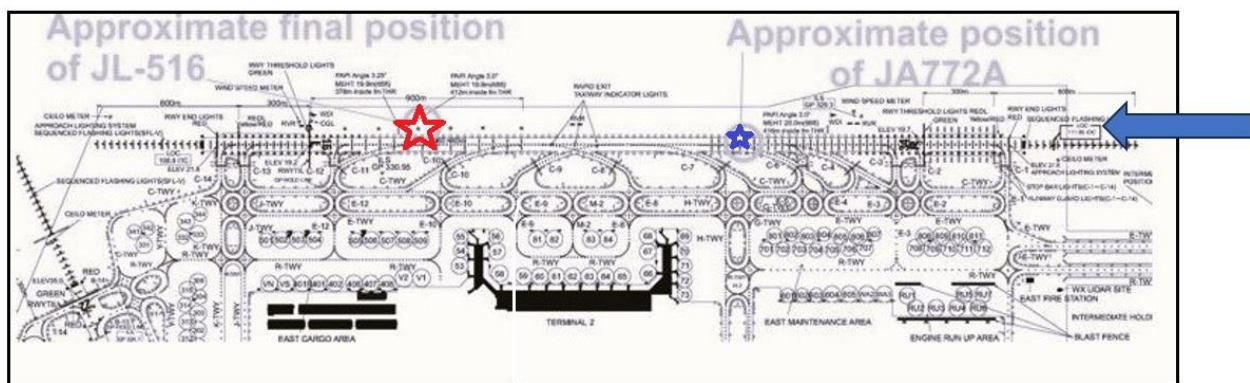
HANEDA: USATE DUE DIFFERENTI FREQUENZE ?

Si inizia a schiarire la nebbia su quanto accaduto ad Haneda. Dopotutto dovrebbe essere relativamente facile determinare le cause dell'immenso rogo di Capodanno analizzando le registrazioni ATC. E' agevole intravedere un errore umano nelle comunicazioni ATC.

Immaginavamo che, in un modo o nell'altro, nel disastro di Haneda non fosse estraneo il particolare delle due piste parallele in uso. E in effetti dalle notizie che vengono rilasciate appare che i velivoli che stavano usando la pista 34 destra operavano sulla frequenza delle torre di 118.725 e fra questi vi era il volo JAL 516, mentre il DHC8 della Guardia Costiera era in contatto su una differente frequenza, la 124.350 : **ciò significa che le istruzioni date all'uno non potevano essere ascoltate dall'altro**. Il JAL 516 dopo aver chiuso sulla frequenza dell'avvicinamento era passato alla frequenza di torre ed era stato istruito da quest'ultima a "continuare l'avvicinamento" (*to continue approach*) subito dopo l'aereo veniva autorizzato all'atterraggio.

Ora vi mostriamo una mappa emessa dalle autorità giapponesi (AVH-AIP Japan), alla quale noi abbiamo aggiunto una freccia blu che indica la direzione di atterraggio dell'Airbus 350, il quale ha trovato sulla pista "l'intruso" ovvero il DHC 8 che non avrebbe dovuto trovarsi ad occupare la pista sulla quale l'Airbus era stato autorizzato all'atterraggio. Dopo il tragico "tocco" la stella rossa indica il punto in cui l'airbus, già in fiamme, ha finito la sua corsa, la stella blu indica il punto in cui il velivolo militare ha invaso la pista. Si è trattato di quello che in gergo viene classificato come un caso di **runway incursion**.

Se il DHC8 si fosse limitato a rimanere entro la bretella di raccordo C5 l'incidente non sarebbe avvenuto; ma si è invece immesso su una pista attiva in uso: rimane da chiarire in base a quali istruzioni ha ritenuto fattibile potersi immettere sulla pista 34 destra.



La ricostruzione della sciagura chiarirà il particolare se l'A350 avrebbe potuto avere un contatto visivo e avviare un go-around, anche se in quella fase avanzata dell'impegno di atterraggio i motori potrebbero non aver avuto il tempo di permettere la rotazione ed evitare la collisione. A tal proposito facciamo presente che la minuscola sagoma di un DHC8 in uno scenario notturno multilluminato con le luci di pista e di bretelle in piena funzione avrebbe potuto anche non essere individuabile.

Di certo possiamo dire che se i due aerei avessero operato sulla stessa frequenza **forse** lo scontro si sarebbe potuto evitare.

La suddivisione delle frequenze in uno scalo affollato è difficilmente evitabile, però non si capisce per quale motivo se entrambi gli aerei interessati all'incidente si trovavano ad operare sul fronte della 34R ognuno di essi veniva controllato e istruito da un differente operatore su differente frequenza.

NL 02/2024 3 gennaio 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

NL 01/24

Primo grave incidente per l'Airbus 350

2 gennaio 2024