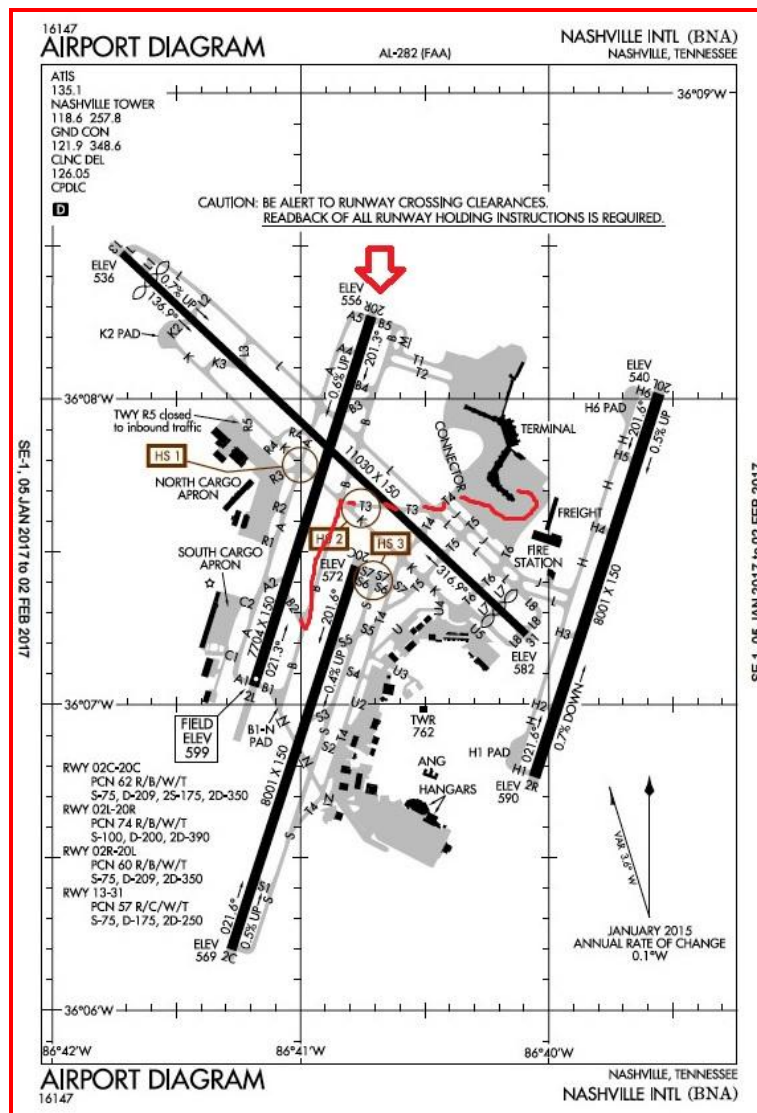


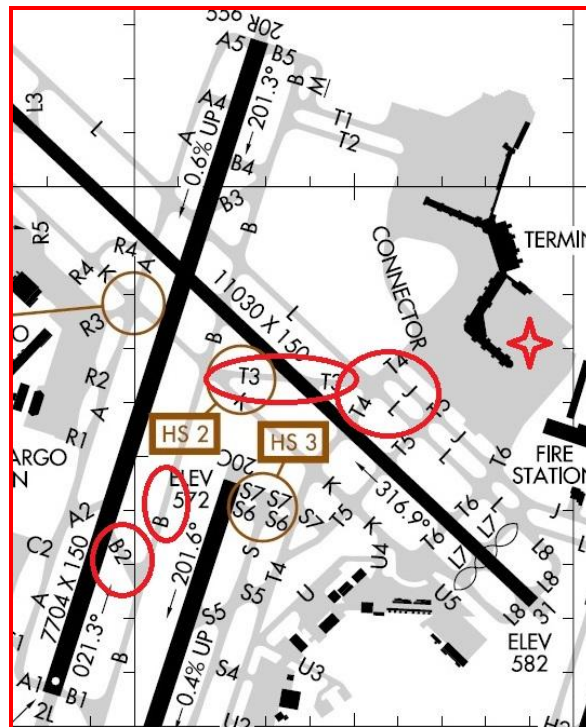
## TAXIWAY EXCURSION PROVOCATA DA “SALVASCHERMO” DELLA TORRE

L’NTSB ha pubblicato il 24 gennaio il rapporto su un incidente occorso dopo l’atterraggio, in fase di parcheggio, ad un Boeing 737 della Southwest Airlines nello scalo di Nashville International. (1) Il velivolo (N649SW) è risultato pesantemente danneggiato e non è tornato in servizio. Per quanto si tratta di uno dei non pochi casi di excursion dopo l’atterraggio, val la pena riportarlo per gli insoliti motivi che hanno contribuito a causare l’incidente.

Era il 15 dicembre 2015 e il Boeing 737 con a bordo 138 persone atterrava sulla pista 20R dell’aeroporto di Nashville, ore serali con notte già scesa. Atterraggio del tutto regolare con uscita alla taxiway B2, da qui l’aereo avrebbe dovuto proseguire verso la gate assegnata percorrendo le bretelle che mostriamo in rosso ovvero la “B” la “T3” e la “T4”.



Il capitano percorre la B2 si immette sulla bretella "B" (quella che procede parallela alla pista di atterraggio) ma giunto in prossimità dell'attraversamento pista 13/31 spegne le luci di atterraggio e lascia accese solo quelle di posizione. A questo punto però l'equipaggio ha difficoltà a individuare la bretella T4 quella che lo dovrebbe condurre all'area parcheggio (da noi evidenziata con stella rossa). La difficoltà è causata anche dal riverbero delle luci frontali provenienti dal terminal.



Circa 15 secondi prima di finire fuori della pavimentazione l'equipaggio effettua una breve svolta a sinistra portando la prua a 065° ; la taxiway T4 era orientata a 045° . Sempre con l'intento di portarsi nell'area parcheggio l'aereo assume prua di gradi 090 ma tre secondi dopo finisce fuori della zona pavimentata andandosi ad adagiare nella cunetta di un canale di convogliamento acque. Il carrello collassa e il velivolo si appoggia sulla fusoliera e motori nella zona erbosa.



A bordo dell'aereo parecchio trabusto anche perché gli attendenti di cabina non ricevendo istruzioni dal cockpit non avevano possibilità a loro volta di fornire alcuna istruzione ai passeggeri. Quando l'aereo poi si era definitivamente fermato il capitano avvertiva dall'interfonico *"Don't evacuate flight attendants, do not evacuate."*

Alla fine i passeggeri venivano evacuati, alcuni risultavano lievemente feriti ma tutti salvi.

Come è potuto accadere che un aereo durante un atterraggio in notturna incontri difficoltà nell'individuare l'esatto percorso che lo deve portare alla *gate* assegnata?

Ebbene l'investigazione rivela che 30 minuti prima dell'incidente le luci di alcune bretelle di raccordo erano state "inavvertitamente" spente e -elemento che ha contribuito all'incidente- è stata la funzione di risparmio energia ("screensaver") del pannello di controllo luci della torre che ha impedito agli addetti in servizio di avere una immediata informazione sullo stato dell'illuminazione vigente nel complesso aeroportuale, in particolare nelle bretelle di raccordo.

*"The flight crew's early turn towards the assigned gate because taxiway lighting had been inadvertently turned off by the controller-in-charge which resulted in the airplane leaving the paved surface.*

*Contributing to the accident was the operation of the screen-saver function on the lighting control panel that prevented the tower controllers from having an immediate visual reference to the status of the airfield lighting."* (2)

In merito alla funzione "screensaver" su uno strumento di controllo, c'è da chiedersi quanto sia opportuno che apparati che svolgono funzioni essenziali alla sicurezza volo ne siano dotati.

Abbiamo riportato questo incidente per la particolarità alquanto insolita delle cause che lo hanno provocato, ma va detto che casi di *excursion* che mettono fuori uso l'aereo, sia pur senza provocare danni alle persone, ne avvengono purtroppo molti.

Per rimanere ai casi più recenti il 3 gennaio scorso un A321 della Aeroflot ha avuto una *runway excursion* durante l'atterraggio all'aeroporto di Kalingrad, proveniente da Mosca, mentre il 28 gennaio un Boeing 737 della Aer Caribe anch'esso ha avuto una *runway excursion* durante l'atterraggio all'aeroporto di Leticia-Cobo in Colombia.

Da noi in Italia sarà il caso di ricordare l'incidente avvenuto allo scalo di Bergamo a un Boeing 737 della DHL il 5 agosto 2016. (3) Ma nel frattempo, fra Bergamo e gli altri da noi ricordati, sia ben chiaro che non sono mancati altri casi di *excursion*.

(1) Il rapporto è stato emesso il 24 gennaio 2017 con il protocollo DCA16LA032

(2) Circa lo spegnimento delle luci sulle bretelle di raccordo specifica il rapporto: *“As a result of past complaints regarding the brightness of the green taxiway centerline lights on taxiways H, J, L and T-6, BNA tower controllers routinely turned off the taxiway centerline lighting. Although the facility had not received any requests on the day of the accident, about 30 minutes prior to the event the tower controller in charge (CIC) turned off the centerline lights as a matter of routine. In doing so, the CIC inadvertently turned off the “TWY J & Apron 2” selector, which included the taxiway lights in the vicinity of the excursion. The airfield lighting panel screensaver feature prevented the tower controllers from having an immediate visual reference to the status of the airfield lighting.”*

(3) Il velivolo (HA-FAX) apparteneva alla ungherese ASL e operava il volo Parigi-Bergamo per conto della DHL.

## ***AAR – Safety Newsletter 5/2017 del 31 Gennaio 2017***

### **Newsletters emesse nel corso del 2017:**

**01/2017:** MESSAGGI “BOGUS” SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)

**02/2017:** QUANDO L’AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)

**03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)

**04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370