

BAGAGLI CARICATI MALE, ATR72 DECOLLA CON “CODA PESANTE”

“Il capitano ha dichiarato che l’aereo aveva la coda pesante al momento del decollo”. E aveva ragione.

L’ATR72 della compagnia Aer Lingus (1) era in servizio da Dublino a Rennes in Francia. A bordo si trovavano 57 passeggeri e 4 membri di equipaggio.

Secondo i documenti consegnati al comandante prima della partenza nella parte di stiva **anteriore** risultavano caricati 421 chili di bagaglio composti da 32 pezzi.

Poiché al momento del decollo il comandante aveva avuto la sensazione sopra riportata (poi ufficializzata nel rapporto da lui compilato), durante il volo loadsheet e LIR (Loading Instruction Report) vennero ricontrollati ma entrambi i documenti apparivano in ordine.

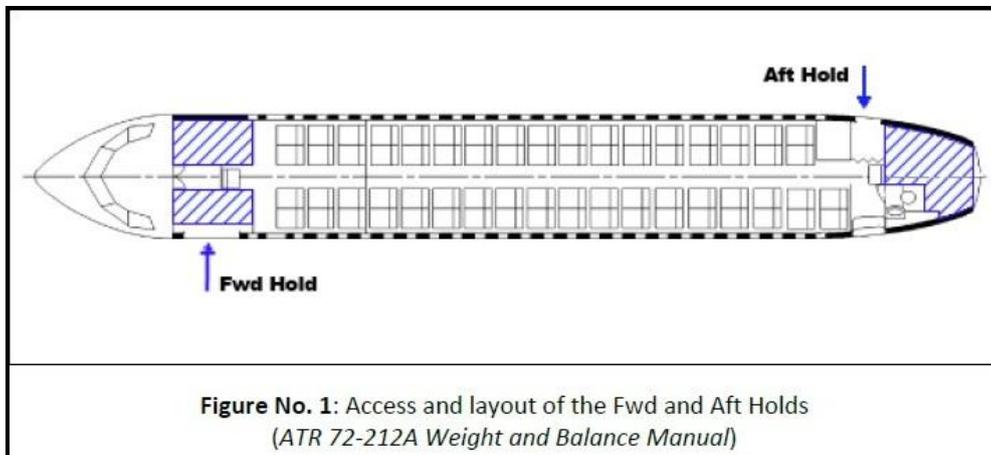


Immagine tratta dal capitolo 1.2 del rapporto

Durante l’avvicinamento all’aeroporto di destinazione l’equipaggio aveva già messo in conto un atterraggio alquanto “flat” dal momento che al decollo la parte posteriore era apparsa pesante. (2) L’aereo comunque atterra senza difficoltà a Rennes e qui ci si accorge che tutti i bagagli erano stati caricati nella parte **posteriore** (Aft hold) ; ciò significava che l’aereo era decollato da Dublino con il **CG (Centro Gravità) errato**. Dell’accaduto veniva informato il reparto operazioni della compagnia nonché l’Aviation Authority irlandese (IAA).

L’incidente catalogato come “serio” è avvenuto il 23 luglio 2015, il rapporto è stato reso pubblico il 9 febbraio 2018 e nel frattempo dalle indagini condotte dalla IAA è emerso un dato alquanto preoccupante:

“Following this event, the Operator reported 16 occurrences up to September 2017 where baggage was placed in the wrong hold during loading. These events occurred at a variety of bases/destinations on the Operators network; in five cases the error occurred more than once and at one destination it occurred on four occasions.” (3)

La compagnia irlandese ha tempestivamente provveduto ad emettere istruzioni a tutto il personale interessato in merito (Handing Agent, Dispatcher, Lead Agent) provvedendo a

ridisegnare il modello LIR e in particolare fornendo dettagliate e più stringenti istruzioni sui controlli visuali che vanno fatti durante e dopo aver effettuato il carico. Fra i fattori contributivi uno è molto significativo: *“The loading was completed under time pressure.”* (4) E’ lecito ritenere che in tutti i precedenti 16 casi occorsi, il carico dei bagagli è avvenuto con personale sotto pressione? Se ciò fosse, sarebbe preoccupante.

● Il rapporto completo (Report 2018-002 IAA) è reperibile nel nostro sito sotto la sezione “Other Investigation Reports”

(1) EI-FAV , ATR72-212A, C/N 1105

(2) Per la precisione il rapporto così si esprime (Capitolo1.1): *“the Commander stated that during descent into Rennes, he briefed the Co-Pilot that the landing would be somewhat flat due to the ‘tail-heavy’ condition.”*

(3) Capitolo 1.8 “Subsequent events”

(4) Capitolo 3.3 “Contributing Factors”

Safety Newsletter 08/2018 del 09 Febbraio 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

01/2018 : Zero Incidenti, ma non c’è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)

02/2018 : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)

03/2018 : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)

04/2018 : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)

05/2018 : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)

06/2018 : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)

07/2018 : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)

www.air-accidents.com