

COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI

Due incidenti aerei di cui in questi giorni sono stati pubblicati i rapporti investigativi mettono in luce la criticità delle condizioni di sicurezza con cui operano alcuni servizi locali facendo riaffiorare nella nostra mente le tragedie di Los Roques ove hanno perso la vita anche nostri connazionali. Gli italiani che sono soliti spendere le loro vacanze all'estero farebbero bene ad essere informati in merito.

I due rapporti investigativi sono stati emessi da due differenti enti, uno dalle autorità delle Maldive, l'altro dalle autorità della Papua Nuova Guinea e hanno messo in luce carenze macroscopiche nella *safety* riguardando entrambi problemi di centraggio del velivolo. **(1)** Le compagnie erano "locali", i loro nomi pressoché sconosciuti, a bordo non vi erano cittadini italiani ed è per tali ragioni che di questi incidenti nessuno ne ha parlato.

2 luglio 2015 un DHC6-300 (8Q-MAN) della compagnia Trans Maldivian Airways decolla da Komandoo Resort diretto a Kuredu. Si tratta di un collegamento domestico. L'aereo ha a bordo 11 passeggeri e 3 membri di equipaggio. Decollo e crociera di routine. Dopo un volo in VFR, giunto alla fase di avvicinamento finale quando si trovava a 400 piedi e a 3 chilometri dalla destinazione, il pilota seleziona i flaps in posizione di massima estensione, ma il velivolo inizia a vibrare e si innalza di quota. Scatta l'allarme di stallo e il pilota nel tentativo di recuperare il controllo porta la potenza ad *idle*. L'aereo non risponde a tali azioni. Si prova allora a ritrarre completamente i flaps, l'aereo sembra rispondere a questa manovra ma purtroppo si inclina sulla destra, perde quota e impatta il mare prima che l'equipaggio possa recuperare il totale controllo. Nell'urto entrambi i galleggianti si staccano dal velivolo. Tutti gli occupanti a bordo riescono a porsi in salvo prima che l'aereo si inabissi.



Anche la foto allegata al rapporto investigativo ha fatto riaffacciare alla mente il caso dei velivoli scomparsi intorno a Los Roques negli anni passati fra cui quello in cui era a bordo fra gli altri anche Vittorio Missoni (2). A quest'ultimo si riferisce la foto che riportiamo sotto. Ed effettivamente c'è qualcosa in comune che lega l'incidente delle Maldive con quelli di Los Roques: **entrambi i voli erano svolti da compagnie locali su destinazioni prettamente turistiche.**



www.rescate.com

Nell'incidente alle Maldive le cause vengono individuate negli errori di calcolo del CG:

“Consequently, there can be no doubt that this accident was triggered by operating the aircraft outside the Centre of Gravity limitations. The error went undetected at the time of departure from Komandoo because the crew did not ensure the aircraft Centre of Gravity was within limits.”

Fra le raccomandazioni:

“Ensure crew carry out aircraft load distribution and CG calculation prior to each departure and especially at transit points.” (3)

Sommariamente rammentiamo che per CG si intende Centro di Gravità o baricentro, un valore che ha la massima importanza per il calcolo del *Weight and Balance*, ovvero il centraggio del velivolo la cui corretta applicazione dipende da come il carico viene distribuito. (4)

Secondo incidente

13 aprile 2016. Un Britten Norman Islander (stesso tipo di aereo in cui hanno perso la vita Vittorio Missoni e coniuge nel gennaio 2013) della Sunbird Aviation Ltd matricola P2-SBC decolla da Tekin con 11 passeggeri e il pilota; destinazione Kiunga. Anche in questo caso l'incidente avviene durante l'avvicinamento finale allorché l'aereo improvvisamente si impenna in verticale, si capovolge in volo e precipita impattando il terreno in posizione verticale. Non c'è scampo per gli occupanti a bordo.

Nuovamente anche questo rapporto precisa che, *“The loaded aircraft was within weight limits, but the centre of gravity of the aircraft was not within the prescribed limits; it was significantly aft of the aft limit of the centre of gravity envelope.” (5)*

Scendendo nel dettaglio avvertiamo che i motivi degli errori nel CG differiscono in modo sostanziale fra i due incidenti e invitiamo chi volesse approfondire la lettura dei rapporti a visitare il nostro sito sul quale sono caricati entrambi i documenti. Nel caso delle Maldive il pilota non aveva proceduto ai normali controlli che precedono il decollo circa la distribuzione del carico e fra l'altro essendo stato il velivolo configurato con i due galleggianti aveva sostanzialmente modificato il suo peso.

Nel secondo incidente che purtroppo ha provocato la morte a tutti gli occupanti, troviamo ancora un problema di errato centraggio, anche questa volta troviamo che l'equipaggio non aveva effettuato il controllo che precede il decollo: *"The Weight and Balance Computation Sheet for the accident flight, and flights for 12 April 2016, were not completed/computed by the pilot before the flights."* (5) ma troviamo anche problemi di comunicazioni radio.

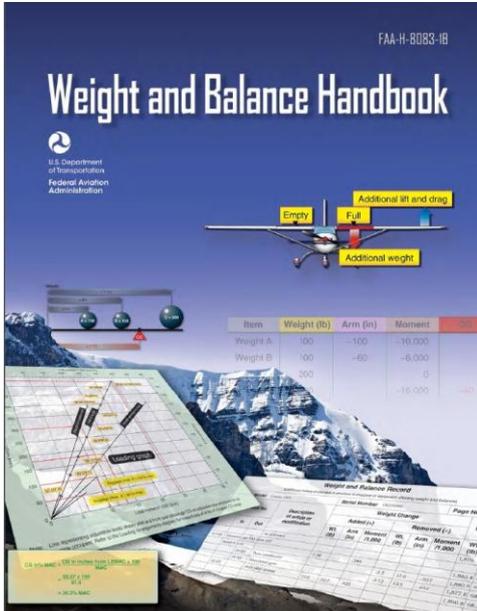
(1) *Accident Investigation Coordinating Committee Aircraft Accident Report 2015/04 Final Report on the Accident to Viking Air DHC- 6-300, 8Q—MAN Near Kuredu Resort' Maldives , 2 luglio 2015. Rapporto emesso il 28 dicembre 2016 ;

*Papua New Guinea Accident Investigation Commission Rapporto AIC-16-1002 emesso il 13 febbraio 2017.

(2) 4 gennaio 2008: Let 410 della Transaven (YV2081) inabissatosi fra Caracas e Los Roques , 14 vittime. Sull'aereo si trovavano gli italiani Stefano Frangione, Fabiola Napoli, Paola Durante, Bruna Guarnieri, le figlie Sofia e Emma, Rita Calanni e Annalisa Montanari; il relitto verrà localizzato il 20 giugno 2013. 5 gennaio 2013: velivolo Britten Norman 2 della compagnia Transaereo (YV 2615) precipita in mare tra Los Roques e Caracas. 6 vittime fra cui i coniugi Missoni. L'aereo venne ritrovato in data 27 giugno 2013.

(3) Rispettivamente, pagina 21 e pagina 30 del rapporto 2015/04

(4) Per chi volesse approfondire l'argomento suggeriamo la lettura del seguente manuale della FAA (FAA-H-8083-1B):



(5) Pagina 54 del rapporto. Inoltre alla pagina 42 sotto il capitolo 2.2.3 "Weight and balance" viene precisato che *"The aircraft was re-weighed, and a new data sheet was generated 5 months prior to the accident. However, it was evident that the operator had not sought or obtained an amendment to the approved Aircraft Flight Manual. The Operator's weight and balance computation sheet, also had not been amended."*

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 (21 gennaio)

05/2017: TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)

06/2017: SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)

07/2017: INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)

08/2017: I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (10 febbraio)

www.air-accidents.com