

CHINA EASTERN 5735 (aggiornamento)

Quando nel marzo 2019, il Boeing 737 MAX è stato messo a terra in tutto il mondo dopo che 346 persone erano morte in due gravi incidenti, il volo Lion Air 610 e il volo Ethiopian Airlines 302, il ritenere che l'aereo avesse difetti strutturali era pressochè d'obbligo in quanto il velivolo era stato da pochi mesi immesso sul mercato. (1)

A seguito delle due sciagure, Boeing si è accordata per pagare oltre 2,5 miliardi di dollari in sanzioni e risarcimenti. Boeing aveva prodotto oltre 450 aerei MAX in attesa di consegna, prima che la FAA autorizzasse il MAX a riprendere il servizio il 18 novembre 2020, soggetto a un elenco di modifiche obbligatorie di progettazione e formazione equipaggi. *Transport Canada* e l'Agenzia per la sicurezza aerea dell'Unione europea (EASA) hanno entrambi ricertificato il MAX a fine gennaio 2021, imponendo però requisiti aggiuntivi. La *Civil Aviation Administration of China* (CAAC) aveva seguito l'esempio all'inizio di dicembre, dato che oltre 180 paesi su 195 avevano revocato il *grounding*. A gennaio di quest'anno Boeing stava lavorando per alleggerire l'inventario rimanente di 335 aerei MAX e ha stimato che la maggior parte di essi sarebbe stata riconsegnata entro la fine del 2023.

Il 21 marzo scorso come noto, è occorso un incidente ad un Boeing 737 serie 800 che pur non avendo nulla a che vedere con il controverso modello MAX, è stato da qualche fonte giornalistica ricondotto agli incidenti del modello MAX. Ora pensare di trovare problemi tecnici su un velivolo consegnato alla China Eastern da oltre cinque anni, e in servizio in oltre 5000 esemplari sulle flotte di decine di compagnie è una ipotesi investigativa assai improbabile. (2)

In attesa che vengano decifrati i due apparati di registrazione l'FDR e il CVR le ipotesi che rimangono plausibilmente aperte sono le seguenti:

- a) tentativo di dirottamento;
- b) malore del pilota;
- c) suicidio da parte di un componente l'equipaggio.

Volendo fornire una scala di probabilità ricordiamo che i voli domestici cinesi sono stati più volte oggetto di attentati di *hijacking*. Qui riportiamo quelli avvenuti dal 2000 ad oggi.

15 aprile 2018	Airbus 321	Air China	da Changsha a Pechino	0
29 giugno 2012	Embraer 190	Tianjin Airlines	da Hotan a Urumqui	101
7 marzo 2008	Boeing 757	China Southern	da Urumqui a Pechino	0
26 luglio 2004	Boeing 737	Air China	da Pechino a Changsha	0
2 febbraio 2003	Boeing 757	Air China	da Pechino a Fuzhou	0
24 gennaio 2003	Embraer 145	Sichuan Airlines	da Chongqing a Chengdu	0
28 ottobre 2002	Boeing 757	Shanghai Airl.	da Shanghai a Fuzhou	0
10 maggio 2002	Boeing 737	Xiamen Airlines	da Shenzhen a Xiamen	0
17 aprile 2002	DC9-82	China Northern	da Dalian a Shenyang	0
27 sett. 2000	Boeing 737	China Xinhua	da Baotou a Pechino	1

Ricordiamo inoltre come uno dei più cruenti casi avvenne il 2 ottobre 1990 al volo 8301 della Xiamen Airlines da Xiamen per un volo interno verso Guangzhou, la stessa destinazione dell'incidente del 21 marzo scorso. A bordo c'erano nove membri dell'equipaggio e 93 passeggeri. Poco dopo il decollo un uomo si fece strada a forza nella cabina di pilotaggio, dicendo all'equipaggio che aveva 7 kg di esplosivo legato al corpo. Ordinò all'equipaggio di volare verso Taiwan. Tutti i membri dell'equipaggio dovettero lasciare la cabina di pilotaggio, mentre il capitano rimase al suo posto. L'aereo aveva abbastanza carburante per raggiungere Hong Kong, ma il dirottatore minacciò di far saltare l'aereo se il capitano fosse atterrato a Hong Kong. L'aereo stava finendo il carburante e il capitano dovette fare un atterraggio di emergenza a Guangzhou. Durante l'atterraggio ci fu una lotta nella cabina di pilotaggio. Il Boeing toccò terra pesantemente e sterzò a destra scontrandosi con altri velivoli parcheggiati, poi si è ribaltato, si è spezzato ed è scoppiato un incendio. Un totale di 120 occupanti di più aerei sono stati uccisi dei quali 82 erano a bordo del velivolo dirottato. Il dirottatore era un individuo di 21 anni. Nessun esplosivo fu trovato sul suo corpo. Era ricercato dalla polizia locale della contea di Linli perché aveva rubato 17.000 yuan, circa 3600 dollari Usa, dalla sua azienda.

In tutti i casi di dirottamenti di solito l'equipaggio ha il tempo di informare l'ATC dell'emergenza a bordo e comunque il velivolo prima di precipitare viene portato fuori rotta. Questi particolari non sono occorsi nel caso di China Eastern 5735 e ciò porterebbe a passare in secondo piano l'ipotesi dirottamento; resterebbero allora aperte le altre due ipotesi, quella del malore del pilota o del suicidio. Sempre possibile comunque un problema tecnico imputabile al vettore dovuto ad esempio a manutenzione difettosa. Sarà decisiva la decifrazione del Cockpit Voice Recorder per chiarire le cause della sciagura.

(1) I due incidenti avvennero rispettivamente il 29 ottobre 2018 e il 10 marzo 2019

(2) A fine 2020 risultavano in servizio 5.072 Boeing appartenenti alla famiglia 600/700/800/900 ;

<https://www.flightglobal.com/programmes/2020-airliner-census-highlights-coronaviruss-unprecedented-impact-on-fleets/140046.article>

NL 13/2022 ; 22 marzo 2022 (10.30)

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scampato un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo

Attenzione !! :

E' uscito:



USTICA

il relitto parla

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.