

LE “ARLECCHINATE” SULLA CARLINGA POSSONO PROVOCARE INCIDENTI



Quello che vedete in questa immagine è l'Airbus 320 di Brussels Airlines immatricolato OO-SNB. Tutta la carlinga del velivolo è in pratica dedicata all'eroe del fumetto *Tintin*. Come si può osservare il colore impresso tende molto sullo “scuro”.

Ebbene il 19 maggio del 2015 l'aereo in questione era atterrato all'aeroporto di Lisbona dopo un normale volo proveniente da Bruxelles.

Una volta a terra l'aereo fu autorizzato a contattare il Ground Control e su questa frequenza gli venne assegnato lo stand 114.

L'aeroporto di Lisbona è equipaggiato con un sistema elettronico di guida automatica denominato APIS (Aircraft Positioning and Information System); è uno dei sistemi *Stand Guidance* che portano l'aereo a fermarsi in maniera millimetrica al parcheggio assegnato.

Nel sistema di posizionamento e informazione APIS il lato sinistro dell'unità visualizza la guida azimutale; fornendo al pilota informazioni vitali fino a 200 metri dal cavalletto e mentre l'aereo è ancora perpendicolare alla linea mediana dello stand. Il lato destro dell'unità fornisce al pilota informazioni precise sulla velocità di chiusura e istruzioni su quando fermarsi.



in questa immagine il sistema APIS avverte che l'aereo è posizionato correttamente al parcheggio assegnato.

E' un sistema di guida elettronico azimutale a guida laser che calcola la distanza a cui fermarsi al pontile di imbarco/sbarco e non risente in alcun modo delle condizioni meteo.

Quel giorno all'aeroporto di Lisbona l'APIS non fu in grado di riconoscere l'aereo della Sabena e non fu in grado di assistere il comandante ad un corretto parcheggio. **Il risultato fu che la nacella del motore numero uno si danneggiò impattando contro il jetbridge di sbarco.**

L'EASA (European Aviation Safety Agency) ha aperto una indagine sull'evento occorso e il 17 maggio di quest'anno ha emesso un bollettino SIB (2018-09) il quale è rivolto agli operatori aeroportuali e alle competenti autorità avvertendoli **che il sistema di parcheggio automatizzato può andare in tilt se il colore che contraddistingue l'aereo è troppo scuro.** L'indagine ha anche rivelato che numerosi altri incidenti erano occorsi in precedenza su vari aeroporti del mondo, con ogni evidenza, causati dalla moda imperante che hanno le compagnie aeree di colorare la carlinga nel modo più astruso possibile.

In un suo manuale la FAA statunitense avverte che la verniciatura dell'aereo va ben oltre la questione estetica ma serve anche a proteggere la superficie esposta dalla corrosione. Tuttavia come ben si sa vi è **un problema di costi**: la pittura appesantisce il velivolo e porta a consumare più carburante: per quale motivo le compagnie aeree sempre a caccia di risparmi sembrano ignorare un tale elemento?

La risposta è presto detta. La superficie non verniciata dell'aeromobile richiede la lucidatura; la lucidatura richiede lavoro; i costi di manodopera per la lucidatura della superficie dell'aeromobile sono **all'incirca pari al costo aggiuntivo del carburante necessario per trasportare il peso della vernice.** (2)

Ora dopo gli avvertimenti contenuti nel bollettino dell'EASA tutti gli operatori dovranno stare bene attenti a non eccedere con i colori troppo *dark* ma, a nostro parere, rimane il fatto che le compagnie dovrebbero tornare alla vecchia moda di scrivere sulla carlinga la loro denominazione secondo i colori sociali e basta: non vorremmo un domani apprendere che un certo colore eccessivo dipinto sulla carlinga impedisce il corretto funzionamento del transponder...

(1)Chapter 8 "Aircraft painting and finishing" https://www.faa.gov/regulations.../aircraft/amt.../ama_Ch08.pdf

(2) <https://www.travelersunited.org/today/weight-of-airplane-paint-does-it-make-a-difference/>

- 1.
- 2.

Safety Newsletter 24/2018 del 20 Maggio 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)
08/2018 : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con “coda pesante” (9 febbraio 2018)
09/2018 : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
10/2018 : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
11/2018 : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
12/2018 : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
13/2018 : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
14/2018 : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
15/2018 : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
16/2018 : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
17/2018 : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
18/2018 : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
19/2018 : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
20/2018 : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
21/2018 : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
22/2018 : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
23/2018 : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)

www.air-accidents.com