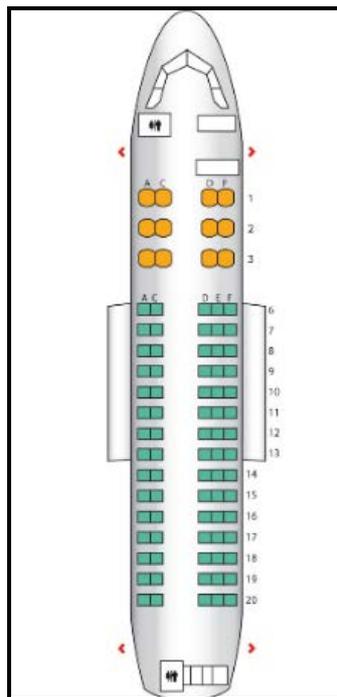


AEROFLOT-1492 SECONDO AGGIORNAMENTO

I criteri di certificazione degli aeromobili prevedono la capacità per tutti i passeggeri a bordo di evacuare il velivolo entro 90 secondi anche utilizzando solo la metà delle uscite disponibili.



I tempi si basano su simulazioni e test e finora si sono rivelati efficaci nell'assicurare il salvataggio dei passeggeri nella necessità di improvvisa evacuazione. Come si può vedere dall'immagine sopra riportata, nel caso del Sukhoi erano disponibili esattamente la metà delle uscite di cui l'aeromobile dispone, i passeggeri infatti si sono salvati dalle due uscite anteriori mentre le altre due poste al termine della fusoliera erano inutilizzabili.

Alla luce di ciò 41 vittime (al momento) su 78 occupanti sono decisamente un prezzo troppo alto di vite umane.

Val la pena a questo punto riflettere su un particolare non secondario: **le vittime di questa sciagura sono imputabili non all'eventuale evento "tecnico" avvenuto in cielo durante i 27 minuti di volo, bensì all'atterraggio disastroso avvenuto sulla pista dello Sheremetyevo.**

Ribadiamo che una gran fretta di tornare a terra potrebbe indicare fumo o inizio di fiamme a bordo. Ma in tal caso un pilota avverte cosa sta accadendo onde far preparare i servizi antincendio ai margini della pista di atterraggio. Un messaggio del genere non risulta inviato.

Recentemente vi sono stati molti episodi che hanno riguardato lo scoppio e l'incendio di laptop a bordo di velivoli a causa delle batterie al litio. Un incendio non controllato aveva iniziato a svilupparsi a bordo nella parte posteriore del velivolo ? O un caso di vapori tossici ("fume event") stava rendendo l'equipaggio incapace? (1) Un fumatore incosciente nella toilette?

Fulmine. Si è parlato ripetutamente di un fulmine che avrebbe colpito il bireattore. Un lampo che metta fuori uso radio e apparati elettronici è ipotizzabile, ma in tal caso i piloti dovrebbero essere in grado di portare a terra l'aereo con modalità manuale. La gran velocità con cui l'aereo ha approcciato la pista sembra dimostrare che essi avevano difficoltà, od erano impediti, a controllare efficacemente il velivolo.

I 3 rimbalzi sulla pista. Non si dispongono di dati sul carico carburante tuttavia quando un aereo ritorna a terra poco dopo il decollo il suo peso all'atterraggio non è quello che avrebbe dovuto avere nella fase di arrivo all'aeroporto di destinazione: è un peso decisamente maggiorato ("maximum Structural landing weight") tuttavia questo particolare da solo non giustifica l'atterraggio fatto in condizioni quasi disperate come se ci fossero difficoltà di respirazione, di ossigeno o un pericolo immediato. (2) E' quasi certo che l'incendio è divampato a seguito del cedimento del carrello e del conseguente contatto della sezione alare e dei motori con il terreno.

- (1) Nei cieli sono occorsi numerosi casi di piloti pressochè incapacitati a causa di vapori tossici che si sono sviluppati all'interno dell'impianto di distribuzione dell'aria.
- (2) Circa quanto asserito nella nostra precedente newsletter (23/2019) sullo scarico del carburante ("fuel dumping") dobbiamo precisare che il Sukhoi 100 come tutti gli aerei cosiddetti regionali, non è tenuto a essere dotato di tale apparato.

Safety Newsletter 24/2019 del 7 Maggio 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

01/2019 : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)

02/2019 : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
03/2019 : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
04/2019 : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
05/2019 : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
06/2019 : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
07/2019 : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
08/2019 : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
09/2019 : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
10/2019 : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
11/2019 : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
12/2019 : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
13/2019 : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
14/2019 : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
15/2019 : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
16/2019 : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
17/2019 : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
18/2019 : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
19/2019 : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
20/2019 : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
21/2019 : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
22/2019 : L'importanza dell'esperienza dei piloti (2 maggio 2019)
23/2019 : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (6 maggio 2019)

www.air-accidents.com