

SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI PER TUTTO IL VOLO

Un incidente del genere, con tutta sincerità non crediamo trovi precedenti negli annali dell'aviazione civile commerciale.

22 luglio 2017: l'Airbus 320 della Air India (VT-EXE) si accinge a svolgere il volo 676 da Calcutta a Mumbai, tempo stimato del volo 2 ore e 50 minuti. A bordo 99 passeggeri oltre ai 4 membri di equipaggio; nel cockpit comandante e primo ufficiale di sesso femminile. Il decollo avviene regolarmente ma i piloti notano un insolito rateo di salita decisamente troppo basso quasi a rilento. L'aereo non riesce ad accelerare per raggiungere la quota di crociera assegnata, il FL350. Dopo una salita durata 30 minuti viene deciso di mantenere il livello di volo 200. Si prova a risalire ma non si riesce ad andare oltre il FL 240 e lì si rimane con una velocità al suolo (ground speed) di 310 knots. Il volo prosegue in queste condizioni per altri 45 minuti quando ci si accorge che con il carburante rimasto non si sarebbe mai raggiunta la destinazione di Mumbai.

L'equipaggio chiede all'ATC di poter dirottare su Nagpur. La diversione viene accettata e l'aereo punta sulla nuova destinazione. Nella fase dell'avvicinamento l'equipaggio è pronto a far uscire il carrello ma....non ve ne è bisogno dal momento che solo a questo punto si accorgono di non aver mai represso il carrello.

L'insolito incidente verrà investigato dalle autorità indiane (DGCA) mentre nel frattempo i due piloti sono stati "de-rostered".

Annotiamo che mentre nella fase di atterraggio in errata configurazione flaps e/o carrello, si attivano gli allarmi sonori "TOO LOW GEAR" "TOO LOW TERRAIN" non vi è allarme sonoro per il carrello che rimane fuori dopo il decollo ma rimangono accese le luci verdi ("3greens") che indicano appunto che il carrello è fuori.

Nella fattispecie al di là della svista che per pochi minuti sarebbe comprensibile, quello che rimane strano è il fatto che il rateo di salita rallentato avrebbe subito dovuto far pensare al carrello non represso, ma evidentemente l'idea non è venuta a nessuno dei due componenti.

Nei casi in cui i piloti avendo problemi tecnici al carrello sono stati costretti a effettuare salite con il carrello che rimane fuori è stato sempre riportato un rumore inconfondibile e vibrazioni che dovrebbero costituire un'ulteriore indicazione di quanto sta avvenendo.

Interessante sarà l'ascolto del CVR per capire a cosa mai imputavano il rallentato rateo di salita i due piloti.

Nota dell'editore: Se qualcuno fra i nostri destinatari della Aviation Safety Newsletter avesse avuto difficoltà nell'apertura della n. 32 ("Quando le ali si incontrano") e della 33 ("Il pilota sta bene?") avvertiamo che le stesse sono contenute e scaricabili nel nostro database sotto la sezione About e poi Newsletter Archive.

Safety Newsletter 34/2017 del 29 Luglio 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "Newsletter Archive")

- 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 DI CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
- 30/2017:** LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
- 31/2017:** UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
- 32/2017:** QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)
- 33/2017:** IL PILOTA STA BENE? (24 luglio)

www.air-accidents.com