

VOLO AIR CANADA ATTERRA MALGRADO ISTRUITO A RIATTACCARE

Mentre siamo in attesa di sapere cosa sia successo nella cabina di pilotaggio di Air Canada 759 il volo che a Luglio dello scorso anno (1), istruito per la 28L di San Francisco, stava invece atterrando sulla bretella di parcheggio parallela ove ben quattro aerei erano in fila in attesa del decollo, un nuovo, a nostro parere, grave evento vede coinvolto ancora un altro volo della stessa compagnia.

Aeroporto di Toronto 18 agosto 2018. Un A321 di Air Canada (C-GITU) copre il collegamento AC150 fra Calgary e Toronto. A bordo 196 persone. L'Airbus è in corto finale sulla pista 06 sinistra quando il controllore della torre vede che l'aereo atterrato in precedenza tarda a lasciare libera la pista. A causa di ciò viene impartita l'istruzione ad AC150 di effettuare un *go-around*; da bordo di AC150 nessun *acknowledge* e l'aereo prosegue il suo atterraggio. L'aereo atterra comunque senza che nulla di particolare si verifichi.

Stranamente il TSB canadese, almeno fino a questo momento, decide di non aprire una investigazione ufficiale sull'evento.

Sulla rete circolano battute del tipo se per caso l'equipaggio dell'incidente di San Francisco sia lo stesso che conduceva il volo AC150.

Ma la sequela non finisce qui perché nel mezzo dei due casi da noi riportati se ne pone un terzo avvenuto il 22 ottobre 2017. In quella data l'Airbus 320 di Air Canada (C-GPWG) era in atterraggio a San Francisco proveniente da Montreal; anche in questa *occurrence* l'aereo veniva invitato dalla torre di San Francisco a effettuare una riattaccata: ben 5 volte il controllore ha ripetuto l'istruzione, ma nessuna risposta è stata ottenuta e l'aereo ha proseguito l'atterraggio. Evidentemente trattandosi di un evento avvenuto al di fuori del suo Paese, il TSB canadese in questo caso ha emesso un rapporto (A17F0261) nel quale si precisa quanto segue:

“C-GPWG, un aereo Airbus 320 operato da Air Canada, stava conducendo il volo ACA781 da Montreal, QC (CYUL) a San Francisco, CA (KSFO) con 5 membri dell'equipaggio e 144 passeggeri a bordo. Dopo aver ricevuto l'autorizzazione appropriata per atterrare su Runway 28R a KSFO, l'equipaggio di volo ha continuato il loro avvicinamento ed è atterrato senza incidenti. Dopo l'atterraggio e dopo che il volo è stato consegnato al controllo a terra, l'ATC ha richiesto che l'equipaggio di condotta li contattasse telefonicamente una volta concluse le operazioni. Successivamente, l'equipaggio di condotta è stato informato che la torre aveva tentato invano di contattarli mentre si trovavano in avvicinamento finale. L'equipaggio di condotta ha informato di non aver sentito alcuna chiamata dopo aver ricevuto l'autorizzazione per atterrare. L'operatore sta indagando sull'incidente.”

(1) Si trattava del volo 759 svolto anch'esso da un aeromobile A320, tratta da Toronto a San Francisco (C-FKCK). L'incidente è avvenuto in data 7 luglio 2017. Secondo quanto pubblicato dalla rete CBC il 3 maggio 2018 *"Both pilots reported being tired, according to interviews conducted by top U.S. aviation agency"* (<https://www.cbc.ca/news/business/air-canada-investigation-ntsb-1.4646179>)

Safety Newsletter 37/2018 del 30 Agosto 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)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
- 27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
- 28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
- 29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
- 30/2018** : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
- 31/2018** : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)
- 32/2018** : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)
- 33/2018** : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)
- 34/2018** : Incidente Junker 52.: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
- 35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
- 35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
- 36/2018** : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)

www.air-accidents.com