

LION AIR VOLO JT-610 / primo aggiornamento

“The decision to remove Lion Air from the EU blacklist could also potentially lead to the Indonesian carrier buying more planes, analysts have said. Lion’s five airlines operate a combined fleet of more than 200 aircraft, mostly Airbus A320s and Boeing 737s. The company, which plans a stock exchange listing possibly early next year, has around 500 more aircraft on order, and expects to take delivery of 40 aircraft this year.” (1)

Così il 16 giugno 2016 l’agenzia di informazione Reuters commentava la decisione della UE di rimuovere la compagnia indonesiana Lion Air dalla blacklist UE. Fino a quel momento numerose compagnie indonesiane erano ricomprese nella lista della UE in quanto non ottemperavano gli standard sulla sicurezza.

Secondo quanto appare nella lista sulla safety dei singoli Paesi (2) l’Indonesia purtroppo ha uno dei ratei più bassi. Nel quinquennio 2013-2017 sono avvenuti cinque incidenti a velivoli di compagnie indonesiane (3) e avendo questo paese prodotto in quei cinque anni 38.477 milioni di TKP ne discende una media di 1 incidente ogni **7.695** milioni di TKP. Per rendere l’idea di cosa ciò significhi, nello stesso periodo negli Usa il rapporto è di 1 incidente ogni **48.798** milioni di TKP, per le compagnie tedesche il rateo si attesta a **154.394**

TKP VS ACCIDENTS - ICAO COUNTRIES ORDER																
Country	Mark	Area	2013	2014	2015	2016	2017	TFI	Ratio							
India	VT	SEA	11.651	0	12.651	0	14.344	0	16.463	0	10.578	0	65.687	0	65.687	0
Indonesia	PK	SEA	8.079	0	8.022	1	8.664	2	9.342	1	4.370	1	38.477	5	7.695	5
Iran - Islamic Republic Of	EP	MID	1.681	0	1.700	1	1.784	0	1.961	0	1.683	0	8.809	1	8.809	1
Iraq	YI	MID	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	25	0	25	0
Ireland	EI	EUR	10.899	0	11.509	0	13.238	0	14.428	0	9.229	0	59.303	0	59.303	0
Israel	4X	MID	2.697	0	2.631	0	2.801	0	2.966	0	2.680	0	13.775	0	13.775	0
Italy	I	EUR	4.795	0	4.831	0	5.108	0	5.508	0	5.645	0	25.887	0	25.887	0
Ivory Coast	TU	AFI	20	0	20	0	20	0	20	0	20	0	100	0	100	0
Jamaica	6Y	CAR	202	0	202	0	202	0	202	0	202	0	1.010	0	1.010	0
Japan	JA	SEA	20.443	0	22.068	0	23.115	0	24.718	0	20.401	0	110.745	0	110.745	0
Jordan	JY	MID	935	0	911	0	887	0	856	0	877	0	4.466	0	4.466	0
Kampuchea	XU	SEA	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	25	0	25	0
Kazakhstan	UP	EEU	925	1	925	0	947	0	947	0	495	0	4.227	1	4.227	1
Kenya	5Y	AFI	1.143	0	1.271	3	1.213	0	1.269	0	986	0	5.882	3	1.960	3

Questi i 5 incidenti avvenuti nel quinquennio 2013-2017 che hanno causato 231 vittime:

28 dicembre 2014	A320, Air Asia Indonesia	162
16 agosto 2015	ATR42 Trigana	54
2 ottobre 2015	DHC6 Aviastar	10
31 ottobre 2016	DHC4 Trigana	4
12 aprile 2017	Cessna 208 Spirit Avia	1

Per quanto riguarda l'ultimo incidente occorso il 29 ottobre possiamo dire che l'aereo era un nuovissimo Boeing 737-800 (PK-LQP) messo in linea dalla Lion Air pochi mesi orsono, appena il 15 agosto 2018.

L'aereo era decollato da Jakarta con 188 persone a bordo (181+7) si trovava nella fase di salita e quando ha raggiunto i 5400 piedi (1700 metri) la traccia radar è scomparsa dagli schermi. In quel momento l'aereo si trovava a circa 35 miglia a nord-est della capitale indonesiana sul Mar di Java dove è precipitato.

Vi sono voci circa il particolare che l'aereo avrebbe richiesto di tornare all'aeroporto di partenza. In base a questi scarni dati quello che per il momento si può dire è che in questi ultimi tempi vi sono stati diversi casi di dati inaffidabili originati dalle sonde-pitot ai computer di bordo (per ostruzioni parziali o totali delle stesse); i dati non congrui generano, come è ovvio che sia, incertezza nel cockpit su cosa stia realmente accadendo, e in tal caso gli equipaggi hanno sempre preferito atterrare subito.

(1) <https://www.reuters.com/article/us-indonesia-airlines-eu-idUSKCN0Z20XE>

(2) www.air-accidents.com ; Statistics ; TKP

(3) La Lion Air in particolare aveva avuto un incidente mortale il 30 novembre 2004. Un MD80 nella fase di atterraggio finì oltre la pista. Si ebbero 25 vittime

Safety Newsletter 44/2018 del 10 Ottobre 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)
36/2018 : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)
37/2018 : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare(30 agosto 2018)
38/2018 : Medellin: confermata mancanza di carburante (9 settembre 2018)
39/2018 : AIR FRANCE 1611, si spera nella desecretazione (19 settembre 2018)
40/2018 : MH370 e l'ennesima presunta localizzazione (27 settembre 2018)
41/2018 : Mancata strage a SFO: stanchezza sotto accusa (28 settembre 2018)
42/2018 : Egyptair 804, La BEA francese rompe il silenzio (10 ottobre 2018)
43/2018 : Toh chi si risente...fatigue (22 ottoottobre 2018)

www.air-accidents.com