

## TUTTI A TERRA I JUNKER 52

Il 4 agosto 2018 venti persone hanno perso la vita quando un Junker 52 della Ju-Air (HB-HOT) è precipitato sul picco di Piz Segnas in territorio svizzero. Il 17 agosto l'aerolinea era stata autorizzata a riprendere i servizi con gli altri due Junker 52 della sua flotta. (1)

In data 20 novembre l'Ufficio Federale dell'Aviazione Civile UFAC ha emesso un divieto temporaneo di volo per i Ju-52 Ju-Air di stanza a Dübendorf. L'ispezione del relitto schiantatosi il 4 agosto da parte dello Swiss Safety Investigation Board (SUST) ha infatti rivelato gravi danni strutturali ai longheroni. Tali danni, precisa il rapporto emesso, non possono essere rilevati durante la *normale* manutenzione e ispezione. Al momento attuale delle indagini tuttavia i danni potrebbero non essere direttamente correlati allo schianto del 4 agosto. Le indagini tecniche presso la SUST non sono ancora state completate.

I primi risultati dell'indagine da parte del TSB svizzero sono stati pubblicati sotto forma di Interim Report. Malgrado non ci siano ancora prove definitive che un grave problema tecnico abbia causato l'incidente costato la vita a 20 persone (17+3), le indagini che non si sono mai interrotte hanno rilevato gravi danni strutturali sotto forma di crepe e corrosione sul longherone principale, l'elemento di supporto dell'ala dell'aeromobile ed altre parti dell'aereo. Questi danneggiamenti e deterioramenti della struttura non erano stati rilevati durante le normali ispezioni e manutenzioni e sono venuti alla luce solo dall'esame dei detriti dell'aereo incidentato.

Dal momento che gli altri due Junker 52 (HB-HOP e HB-HOS) attualmente basati a Dübendorf hanno stessa "età" e ore di servizio della macchina caduta, sarà ora necessario appurare che entrambi gli aerei non mostrino analoghi danni, e fino a quando ciò non sarà chiarito i due Ju-52 non potranno tornare a volare.



Pag. 21 dell'Interim Report: vista dettagliata della struttura della cabina. Si può osservare lo stato del pavimento in legno (zona contrassegnata in giallo) e i danni da corrosione (frecce rosse).

(1) Sull'incidente vedi le nostre newsletter n. 33 e 34 del 2018

## ***Safety Newsletter 48/2018 del 22 Novembre 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 ottobre 2018)
- 44/2018** : Lion Air 610, primo aggiornamento (29 ottobre 2018)
- 45/2018** : Incidente Lion Air: secondo aggiornamento (30 ottobre 2018)
- 46/2018** : Lion Air: la FAA emette una Emergency Airworthiness (14 novembre 2018)
- 47/2018** : Lion Air: si complica la posizione della Boeing (20 novembre 2018)