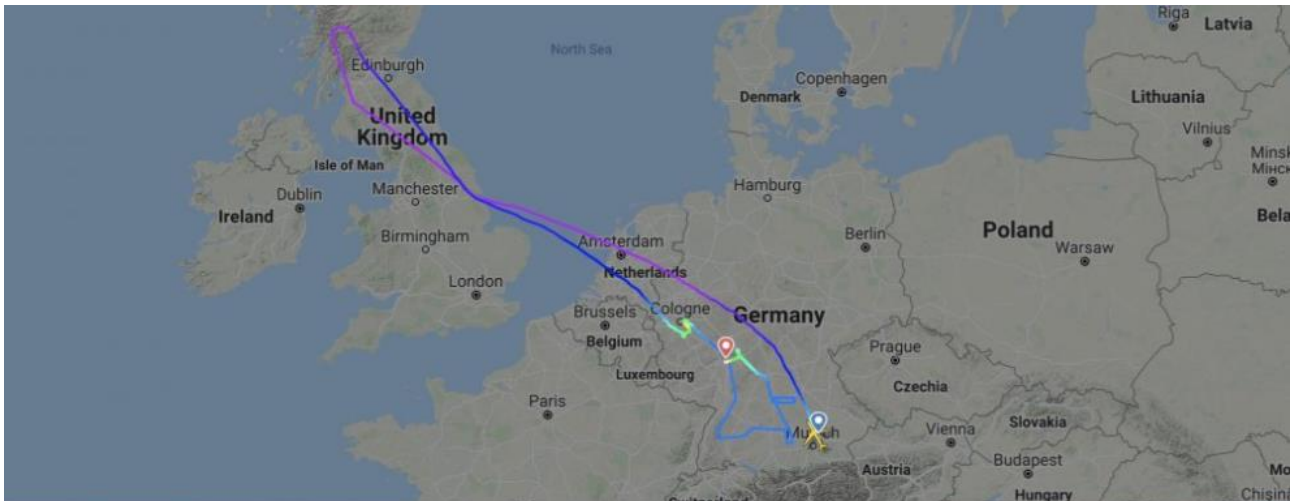


PERDERE PEZZI AL DECOLLO

Il 15 settembre scorso il volo LH434 era decollato da Monaco alle 14.04 UTC (16.04 locali) diretto a Chicago. Il volo era operato da un Airbus 350 con sigla D-AIXK.

L'aereo si trovava in volo sopra Glasgow, già a quota 38.000 piedi, quando l'equipaggio ha ricevuto una comunicazione che avvertiva che sulla pista di Monaco dal quale l'A350 era decollato erano stati rinvenuti pezzi di gomma sicuramente appartenenti al carrello di quella macchina D-AIXK.

La compagnia d'accordo con l'equipaggio del volo, prendendo atto che l'aereo non aveva ancora intrapreso la traversata oceanica decideva che fosse meglio che l'aereo fosse rientrato alla base operativa di Monaco o Francoforte.



Un addetto aeroportuale di Monaco ha dichiarato che aveva inteso un "bang" al momento del decollo di quel volo ma di non averci dato importanza dato che tutto il traffico procedeva nella più assoluta normalità.

L'aereo, come mostra la mappa di Flightradar24 ha fatto una inversione ad U sul cielo scozzese ed ha puntato la prua verso la Germania. Durante la tratta di ritorno il velivolo ha fatto un passaggio a bassa quota sull'aeroporto di Colonia (a 675 AMSL) in modo che la torre potesse confermare visivamente che il carrello fosse abbassato e che non ci fossero ulteriori danni a nessun'altra parte dell'aereo oltre al pneumatico dopodichè ha puntato verso sud in attesa di istruzioni dall'Head Office se atterrare a Monaco o a Francoforte.

Ogni aereo ha un peso massimo di atterraggio, che è il peso totale sicuro al quale l'aereo può atterrare senza richiedere un'ispezione della cellula per danni. In situazioni anomale come questa con un problema di pneumatici, l'equipaggio si accerta anche che l'aereo sia il più leggero possibile per garantire un atterraggio sicuro. Un aereo più leggero è più facile da fermare, il che è particolarmente importante nei casi in cui i pneumatici possono essere compromessi. Nel caso di LH434, l'equipaggio ha volato verso una zona vicino a Monaco ed è entrato in circuito di attesa per continuare a ridurre il peso del carburante. Durante l'attesa e la preparazione per l'atterraggio a Monaco è nel frattempo subentrato un peggioramento delle condizioni meteo. La scelta di atterrare a Francoforte è stata anche determinata dal fatto che l'aeroporto di Monaco stava

operando con una sola pista e quindi Francoforte avrebbe offerto minor problemi. Il volo è atterrato senza ulteriori problemi a Francoforte alle 20:20 UTC, 6 ore e 16 minuti dopo la sua partenza da Monaco.

L'incidente di lasciare sulla pista di decollo una qualche parte di un aereo ha un ben triste precedente quando il 25 luglio 2000 un Concorde Air France precipitò in fiamme subito dopo aver lasciato la pista di Parigi CDG provocando la morte di tutti i 109 occupanti a bordo nonché quattro vittime a terra. La tragedia era stata innescata da un frammento di metallo caduto da un DC10 della Continental che era decollato dalla stessa pista del Concorde pochi minuti prima.

NL 49/2021 ; 18 settembre 2021



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21 Primo incidente del 2021

9 gennaio

NL02/21 L'incidente della SRIWIJAYA AIR

16 gennaio

NL03/21	Incidente “serio” a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l’aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L’abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell’Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull’aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipotesi: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L’importanza dello “sterile cockpit”	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21	Emergenza nel cielo afgano	19 agosto
NL48/21	Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto