

LO STRANO FATO DEI TUPOLEV 154

Il 14 gennaio 2010 la compagnia Aeroflot annunciava la sua decisione di ritirare dal servizio i ventitre modelli del trireattore Tupolev 154 ancora presenti nella sua flotta. L'ultimo volo era stato effettuato il 31 dicembre del 2009 sulla rotta da Yekaterinburg a Mosca.

I primi modelli del trireattore in questione erano stati messi in linea nel febbraio del 1972 e quando l'Aeroflot prese la decisione ve ne erano in servizio ancora 214 esemplari di molteplici varianti.

In data primo gennaio 2011 all'aeroporto di Surgut, Russia, un TU154B della compagnia Kolavia (RA85588, c/n 83A588) prendeva fuoco e veniva completamente distrutto allorchè aveva appena iniziato la messa in moto dei motori per effettuare un volo che lo doveva portare a Mosca Domodedovo.

A bordo si trovavano 126 passeggeri e 8 membri di equipaggio. A seguito di quell'incidente tre passeggeri persero la vita.

Nel comunicato finale emesso in data 28 settembre dello stesso anno (1), l'Agenzia investigativa MAK (Interstate Aviation Committee) avvertiva che le cause della sciagura erano da imputare a *"The outbreak of a fire in the right generator panel located between frames 62 and 64 in the cabin. The cause of the fire was an electrical arc produced by electrical currents exceeding 10 to 20 times the nominal loads when two generators not synchronised with each other were brought online but got connected together instead of being connected to parallel busses."*



Foto tratta dal Rapporto investigativo del MAK sovietico sull'incidente del primo gennaio 2011 (pag. 26)

A seguito di quella sciagura le autorità sovietiche decidevano di vietare i voli commerciali operati da vettori russi con il Tupolev modello 154B, quello incidentato, mentre avrebbero potuto continuare a volare gli altri modelli in particolare il 154M.

In effetti erano pochi i velivoli che erano ancora in servizio di quella serie: soltanto 14. Dopo il modello B2 erano entrati in linea il 154-S e il 154-M quest'ultimo in più varianti.

Ma anche se i vettori russi avevano sospeso le operazioni con il modello 154B l'Air Force russa ha continuato invece ad usarli.

Il **18 febbraio 2015** l'esemplare immatricolato RA85587 (c/n 83A587), quindi quello precedente all'aereo della Kolavia, era andato a fuoco mentre era parcheggiato all'aeroporto di Samara; l'aereo apparteneva all'aeronautica militare russa, fortunatamente nessuna vittima.

Ed ora il 26 dicembre 2016 è avvenuto il tragico incidente all'aeroporto di Sochi quando il Tupolev 154B immatricolato RA-85572 (c/n 83A-572) è precipitato nel Mar Nero in fase di salita iniziale provocando la morte di tutti i 92 occupanti.

Decisamente una sfortunata serie di velivoli.

Va ricordato ancora che era sempre un Tupolev 154 l'aereo precipitato il 10 aprile 2010 che ha provocato la morte del presidente polacco Lech Kaczynski e di altre 95 persone, il velivolo proveniente da Varsavia era in avvicinamento all'aeroporto militare di Smolensk. Questa volta tuttavia si trattava di un 154 modello "M".

Riteniamo utile pubblicare questa newsletter anche se riferita a un velivolo militare e quindi non di pertinenza del nostro database, in quanto nei notiziari radiofonici e televisivi abbiamo più volte sentito genericamente parlare di incidente a "un aereo russo" e molte persone potrebbero aver avuto l'errata impressione trattarsi di un velivolo appartenente ad un vettore commerciale.

(1) http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-85588.pdf

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATTERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"
- 39/2016 (1 novembre): ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO
- 40/2016 (5 novembre): PILOTA PREMIATO, CONTROLLORI SOSPESI PER UNA RUNWAY INCURSION
- 41/2016 (8 novembre): SCOPPIA MOTORE A UN B767 IN FASE DI DECOLLO
- 42/2016 (17 novembre): ANDE SEGRETE, CORPI CONGELATI DI PILOTI E RELITTI TORNANO ALLA LUCE DOPO DECENNI
- 43/2016 (23 novembre): UN ROBOT AL POSTO DEL CO-PILOTA
- 44/2016 (30 novembre): L'INCIDENTE DI MEDELLIN
- 45/2016 (1 dicembre): MEDELLIN, CONFERMATA LA CAUSA CARBURANTE
- 46/2016 (2 dicembre): SICUREZZA VOLO, ESISTE UN PROBLEMA CARBURANTE?
- 47/2016 (5 dicembre): DOPO DUE INCIDENTI (TROPPO RAVVICINATI) CHIUDE TRANSASIA
- 48/2016 (9 dicembre): L'EASA E I PILOTI CON PROBLEMI MENTALI
- 49/2016 (16 dicembre): ATTERRAGGIO SENZA ILS: L'ENTE REGOLATORE E' RESPONSABILE?
- 50/2016 (23 dicembre): SINISTRA O DESTRA? , QUANDO IL CONTROLLORE SBAGLIA

