

ZERO INCIDENTI: MA NON C'È DA STARE TRANQUILLI

Ci sono una serie di incidenti aerei che fanno chiaramente capire che nelle cabine di pilotaggio non c'è più il "saggio" pilota d'un tempo.

È triste annotare come la cosiddetta democratizzazione del volo ha messo l'aereo a disposizione di ogni popolo e di ogni nazione ma non c'è da stare tranquilli leggendo le notizie che qui e là trapassano sulla stampa mondiale. Gli incidenti fatali stanno scomparendo, ma a bordo sembra succedere di tutto.

Il primo gennaio "un malinteso" è scoppiato in una cabina di pilotaggio. Da quel che è dato sapere il capitano, una donna, è stata schiacciata dal suo co-pilota. L'aereo era partito da Londra con 324 persone a bordo ed era diretto a Mumbai.

Alla DGCA indiana è stato ricevuto un rapporto ed è stata aperta una inchiesta anche perché entrambi sono usciti dalla cabina di pilotaggio lasciando il cockpit incustodito.

L'aereo appartiene alla stessa compagnia di cui vediamo l'immagine di un altro incidente occorso in il 27 dicembre del 2016, quando un Boeing 737 non si è alzato in volo all'aeroporto di Goa. In India i media parlano apertamente di incidenti dovuti ad eccessiva crescita. (1)



Il 20 febbraio 2017 un aereo della Jet Airways, sempre in volo da Mumbai a Londra, è stato intercettato sul cielo della Germania in quanto il pilota aveva sbagliato di sintonizzare la corretta frequenza. E non era il primo caso.

E su questa compagnia che ha passato il safety check della IATA l'elenco degli incidenti da ricordare sarebbe ancora lungo.

Sempre in India è avvenuto un altro incredibile incidente quando il 28 luglio 2017 l'equipaggio di un A320 Air India si è accorto che non aveva retrainato il carrello dopo il decollo da Kulkata a Mumbai. Sono incidenti talmente *fuori della normalità* che ormai di essi si parla non più sui soli siti specializzati tecnici, quanto invece nelle cronache "mondane" dei quotidiani : così è ridotta l'attuale aviazione civile.



The Telegraph Travel 28 luglio 2017

Proprio in chiusura di anno l'agenzia investigativa indonesiana NTSC ha diramato il rapporto investigativo su un incidente fatale occorso il 16 agosto 2015 ad un ATR42 della Trigana Air Service: la lettura dello stesso serve a capire perchè **sono anni ormai che la maggior parte delle compagnie aeree indonesiane sono incluse nella black list della UE**; la sciagura aviatoria ha provocato 54 morti, tutti gli occupanti del velivolo (49+5).

Poichè già si erano verificati casi in cui i piloti volontariamente disattivavano l'allarme fornito dal EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System) la compagnia aveva emesso una procedura operativa (SOP) la quale precisava che:

"A pilot should never fly in a situation which may put his passengers, his aircraft and himself in danger. Activation of EGPWS is therefore a crucial alarm regarding flight safety. An analysis of some crashes shows that the pilots involved did not believe in EGPWS warning and, as a consequence of their disbelief, entered into a state of inability to take proper action."

Ebbene l'investigazione ha appurato che l'equipaggio del volo 257 ha deviato dalla procedura standard di avvicinamento finendo per impattare un lato della montagna Tanggo a 8300 piedi di altezza quando l'aereo si trovava a circa 17 miglia dall'aeroporto di destinazione. **Durante l'intera manovra l'equipaggio aveva verosimilmente disattivato l'EGPWS.**

"1. The deviation from the visual approach guidance in visual flight rules without considering the weather and terrain condition, with no or limited visual reference to the terrain resulted in the aircraft flew to terrain.

2. The absence of EGPWS warning to alert the crew of the immediate hazardous situation led to the crew did not aware of the situation. " (2)

Problemi che riguardano voli di Paesi emergenti dal punto di vista aeronautico? Magari il problema si potesse ridurre in questi termini semplicistici. Tutti ricordiamo la mancata strage all'aeroporto di San Francisco occorsa il 7 luglio 2017 quando un aereo della Air Canada anzichè

allinearsi con la 28 R stava invece atterrando sulla bretella di raccordo ove erano in linea, uno dopo l'altro, ben quattro velivoli in attesa di decollare. L'inchiesta è ancora in corso.

Passano solo tre mesi (3) ed ecco che sullo stesso aeroporto, un altro aereo Air Canada è oggetto di un nuovo incredibile, incidente. Il controllore alla torre che aveva inizialmente autorizzato l'atterraggio (nuovamente su 28R), avverte il volo Air Canada di effettuare un *go-around*. Per ben sei volte ripete l'istruzione ma nessun ack giunge dal volo. A questo punto al controllore non rimane che tentare, come da procedura, un tentativo alquanto spartano: *When air traffic control did not receive a response from the flight crew, it reportedly used a flashing red light gun, which is standard protocol when there is no radio response*. L'aereo ha proseguito l'atterraggio come se nulla fosse accaduto, ignorando sia il segnale luminoso, sia il black-out audio.

- (1) Fondata nell'aprile del 1992 la Jet Airways opera oggi oltre 300 voli giornalieri su 68 destinazioni mondiali. Nel 2007 ha acquistato Air Sahara. Ha una flotta che è pari a quella di Air India, oltre 120 aerei, e in pratica divide con quest'ultima il primato di compagnia aerea *full service* dell'India. Nell'anno 2017 ha trasportato 24.4 milioni di passeggeri.
- (2) Dalle conclusioni del Rapporto del KNKT , ATR42-300 (PK-YRN). Il rapporto è compreso nel nostro database.
- (3) 22 ottobre 2017 volo Air Canada 781 da Montreal. Il comunicato emesso dalla compagnia precisava quanto segue: *"Air Canada flight AC781, an Airbus A320 was traveling from Montreal to San Francisco on the evening of Oct. 22. After receiving proper clearance to land it proceeded to do so and landed normally. Upon landing the crew was informed the tower had attempted unsuccessfully to contact the aircraft, however, the message was not received by the crew. Air Canada is investigating the circumstances."*

Safety Newsletter 01/2018 del 7 Gennaio 2018

www.air-accidents.com