

INCIDENTE INDONESIA: THRUST ASYMMETRY ?

Un Airbus 310 della Tarom decollato con 60 persone a bordo dall'aeroporto di Bucarest alle ore 06.06:44 precipitò, appena due minuti più tardi, alle 06.08:34 dopo aver raggiunto la quota di 4400 piedi. (1) Solo con la lettura dei registratori di bordo fu possibile appurare la causa della sciagura: *thrust asymmetry* ovvero spinta dei motori asimmetrica, uno dei due forniva più potenza dell'altro o per essere più chiari quando uno dei due motori va in tilt l'altro, fornendo più spinta, genera asimmetria nella potenza di spinta.

Ora sull'incidente al 737 indonesiano avvenuto il 9 gennaio scorso (*SRIWIJAYA AIR*) e costato la vita a 62 persone (2) notizie di stampa affermano che nei giorni precedenti quello stesso aereo aveva avuto problemi all'autothrottle (manetta di spinta) "*Dal registro di manutenzione appare che c'era un rapporto di malfunzionamento dell'autothrottle un paio di giorni prima, ma non sappiamo che tipo di problema,*" ha dichiarato l'investigatore Nurcayho Utomo del *National Transportation Safety Committee (KNKT)* all'agenzia di stampa Reuters. (3) Anche l'incidente indonesiano è avvenuto pochi minuti dopo il decollo, mentre il B737 era in fase di salita, e l'annotazione sul *logbook* tecnico ha fatto pensare a un incidente dovuto a problemi di asimmetria motori.

Durante il volo una differente spinta dai motori può causare improvvisi rollii e scivolamenti con cadute di quota. In tale evenienza l'equipaggio interviene impostando manualmente la potenza o prendendo altre azioni correttive, sempre che si abbia il tempo necessario per capire quale sia il motivo dell'improvviso guasto. Se una tale ipotesi dovesse trovare conferma, cosa tutta ancora da appurare, l'attenzione delle autorità investigative si accentrerà sulla manutenzione dell'aereo e sulla formazione degli equipaggi.

Un incidente a terra durante il decollo

Il 14 luglio 2007, un Boeing 737-800 operato dalla compagnia aerea neozelandese Polynesian Blue su un servizio passeggeri di linea da Sydney a Christchurch in Nuova Zelanda aveva iniziato il decollo sulla pista 16R ma il decollo è finito fuori pista.

L'indagine condotta dall'ATSB ha stabilito che entrambe le leve di spinta dei motori erano state avanzate insieme, ma mentre il motore sinistro N1 era aumentato al 28%, il motore destro N1 era rimasto fermo al 20% RPM, equivalente al minimo. (4)

- (1) L'incidente avvenne il 31 marzo 1995. Il velivolo (YR-LCC c/n 450) era in servizio fra Bucarest e Bruxelles. A bordo 49 passeggeri +11 di equipaggio. Il rapporto su questo incidente è disponibile sul nostro sito. Durante le investigazioni, da parte francese si volle mettere a verbale che le azioni del pilota in volo che portarono alla perdita di controllo potrebbero essere state causate dal fatto che l'orizzonte artificiale tra gli aerei di costruzione orientale e occidentale è invertito in rollio e che il primo ufficiale aveva trascorso la maggior parte della sua carriera su aerei di costruzione orientale.
- (2) Vedi nostra newsletter 01/21 del 9 gennaio 2021.
- (3) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-01-20/faulty-automatic-throttle-eyed-in-indonesia-jet-crash-probe>
- (4) https://www.skybrary.aero/index.php/B738,_Sydney_Australia,_2007

NL 04/2021 ; 23 gennaio 2021

Se avete colleghi, conoscenti interessati alla sicurezza volo, fateli iscrivere alla nostra Newsletter.

Tre semplici passaggi:

- ① Andate sul sito www.air-accidents.com
- ② Cliccate in alto a destra su "Contacts"
- ③ Entrate in "Newsletter Subscription Request" e fornite la email

QUESTO E' TUTTO ! Il servizio è gratuito. Sarete sempre informati sulla safety aeronautica.



www.air-accidents.com

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