

## RAPPORTO FINALE SU HB-HOT (Junker 52)

Con il rapporto numero 2370, lo Swiss Transportation Safety Investigation Board (STSB) ha chiarito le cause dell'incidente occorso il 4 agosto 2018 allo Junker 52 in località Piz Segnas, Svizzera. Quel giorno alle 16:14 lo storico aereo commerciale *Junkers Ju 52/3m g4e*, registrato come HB-HOT e gestito dalla Ju-Air, era decollato dall'aerodromo di Locarno per un volo verso la base di Dübendorf. Dopo circa 40 minuti di volo, l'aereo entrò nel bacino del Piz Segnas seguendo una direzione nord-nord-est. Verso l'estremità settentrionale del bacino, l'aereo iniziò una virata a sinistra che si sviluppò in una traiettoria a spirale verso il basso. Pochi secondi dopo (erano le 16,57) l'aereo colpì il suolo quasi verticalmente. Tutte le 20 persone a bordo persero la vita (1). L'aereo fu distrutto.

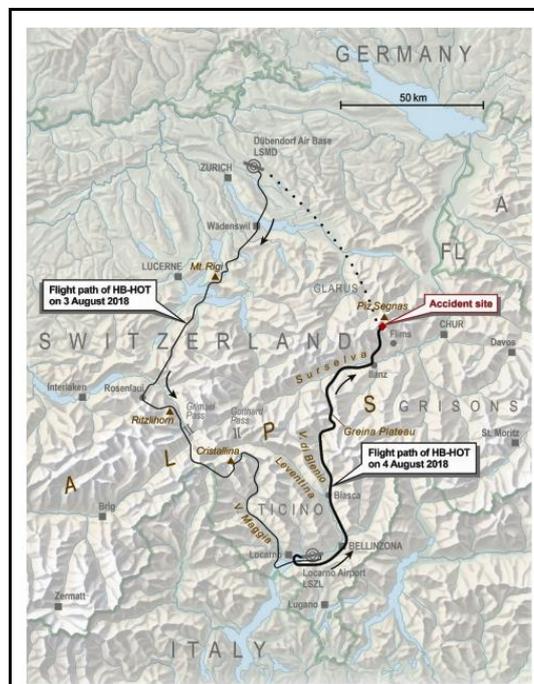


Immagine tratta dalla pagina 13 del rapporto. In essa viene riportato il profilo del volo del 4 agosto, nonché del volo svolto il giorno precedente nella tratta inversa da Dübendorf a Locarno.

Le investigazioni condotte dall'STSB hanno individuato le seguenti cause (2).

### •Causa diretta:

L'incidente è attribuibile al fatto che dopo aver perso il controllo dell'aereo non c'era spazio sufficiente per riprendere il controllo, quindi l'aereo si è scontrato con il terreno.

L'inchiesta ha identificato i seguenti fattori causali diretti dell'incidente:

- L'equipaggio di volo ha pilotato l'aereo in modo molto rischioso facendolo entrare in una stretta valle a bassa quota e senza possibilità di un percorso di volo alternativo.
- L'equipaggio ha scelto una velocità dell'aria pericolosamente bassa rispetto al percorso di volo.

Entrambi i fattori hanno fatto sì che la turbolenza, prevedibile, ha potuto condurre non solo ad uno stallo di breve durata con perdita di controllo, ma anche ad una situazione non correggibile.

• Fattori che hanno contribuito direttamente (*Directly contributory factors*)

L'inchiesta ha identificato i seguenti fattori che hanno svolto contributi diretti all'incidente:

- L'equipaggio di volo era abituato a non rispettare le regole riconosciute per la sicurezza delle operazioni di volo e a correre rischi elevati.
- L'aeromobile coinvolto nell'incidente era gestito con una posizione del centro di gravità che eccedeva il limite posteriore. Questa situazione ha facilitato la perdita di controllo.

• Causa sistemica

L'inchiesta ha identificato la seguente causa sistemica dell'incidente:

- Non erano soddisfatti i requisiti per operare l'aeromobile in operazioni di trasporto aereo commerciale con riferimento ai presupposti legali applicabili al momento dell'incidente.

Il rapporto molto bene elaborato e dettagliato prende anche in esame i possibili motivi che hanno portato due piloti esperti ad effettuare manovre rischiose e in merito alla pagina 57 precisa:

*“Questo comportamento rischioso era in definitiva il risultato dell'addestramento di volo dei piloti, unito con il loro sviluppo nella cultura operativa di Ju-Air, che li ha portati a divenire abituati a tale tipo di volo. Nei mesi e negli anni precedenti l'incidente sono stati documentati diversi voli critici per la sicurezza in cui i piloti A e B, sia individualmente o in alcuni casi insieme, non hanno rispettato le norme di sicurezza e hanno infranto le regole”*. Seguono nel rapporto i dettagli di voli precedenti effettuati in “very high risky manner”.

Nel chiudere questo breve recap sul rapporto riportiamo la safety recommendation che appare alla pagina 72 del Rapporto (3):

*Carenze di sicurezza*

*Un notevole danno da corrosione è stato riscontrato sui longheroni, sulle cerniere, sugli attacchi delle ali e nella zona del pannello del pavimento della cabina sul relitto di HB-HOT. Due dei tre motori erano dotati di dischi a camma rigenerati che presentavano difetti.*

*Dato che gli aerei gemelli, HB-HOP e HB-HOS, hanno lo stesso anno di fabbricazione, lo stesso tipo di funzionamento e le stesse ore di funzionamento, ci si deve aspettare che abbiano difetti simili.*

Pertanto:

*L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), in collaborazione con l'operatore aereo, deve adottare misure adeguate per garantire che gli aeromobili gemelli, HB-HOP e HB-HOS, siano ispezionati per individuare eventuali danni da corrosione e difetti nei componenti del sistema.*

Seguono le misure che sono state adottate in merito alle osservazioni di cui sopra.

Il testo completo del rapporto è già caricato nel nostro sito.

(1) A bordo dell'aereo vi erano 17 passeggeri e 3 membri di equipaggio.

(2) Pagina 70 del rapporto, sezioni 3.2.1 : 3.2.3

(3) Safety recommendations, safety advice and measures taken since the incident ; Paragrafo 4.1.1.1

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

*Tre semplici passaggi:*

- ① *Andate sul sito [www.air-accidents.com](http://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](http://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
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio