

ALA DANNEGGIATA DALLA RETRAZIONE CARRELLO

Osservate la sottostante immagine. Essa mostra la parte superiore dell'ala sinistra di un Boeing 737 che stava effettuando il decollo dall'aeroporto di Francoforte Hahn.



Photo No. 3: Damage to upper surface of the left wing

Tratto dalla pagina 7 del Rapporto

29 gennaio 2019. Un Boeing 737-800 della Ryanair (1) stava effettuando il decollo dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, con a bordo 128 passeggeri e 6 membri di equipaggio. Durante la fase iniziale di salita il comandante chiamava il "gear-up". Ma proprio durante questa fase di retraction del carrello, l'equipaggio di volo riscontrava un insolito rumore. Al rumore faceva seguito un leggero rollio a sinistra con illuminazione delle luci rosse e verdi del carrello di atterraggio lato sinistro.

L'equipaggio di volo espletava la lista di controllo 'GEAR DISAGREE' e decideva di tornare all'aeroporto da dove era decollato. Il 737 atterrava normalmente, ma come misura precauzionale era stato allertato il servizio di salvataggio e antincendio dell'aeroporto che ha assistito l'aereo durante la fase di rientro.

L'aereo rullava fino al parcheggio assegnato e qui l'equipaggio veniva informato dall'ATC che un piccolo pezzo metallico dell'aereo era stato trovato sulla pista. Il danno alla superficie superiore dell'ala sinistra era stato osservato sia dall'equipaggio come dai passeggeri. Non si registravano feriti, nè dal velivolo si era levato il minimo accenno di incendio. Successivamente veniva appurato che il pezzo di metallo ritrovato sulla pista proveniva dall'ala danneggiata del velivolo.

Dell'incidente veniva fatto rapporto alla BFU tedesca, la quale in base ai regolamenti ICAO (2) delegava la AAIU irlandese quale stato di registrazione dell'operatore a svolgere le indagini sull'incidente, che veniva classificato come "serio".

Le investigazioni hanno portato alla conclusione che nell'assemblaggio dei componenti del carrello sinistro in particolare dado e coppiglia castellati (*"castellated nut and cotter pin"*) erano stati installati in modo errato o addirittura non erano stati installati affatto. Gli investigatori del BFU hanno notato che la condizione del foro della coppiglia sulla filettatura della vite supportava questa ipotesi.

Il rapporto completo è stato caricato sul nostro sito sotto la sezione "Other Investigation Reports"

(1) L'aereo era EI-GXG c/n 44853. Il Rapporto dell'AAIU (Air Accident Investigation Unit) porta il numero 2020-014

(2) ICAO Annex 13, Section 5.1.2

NL 09/2021 ; 8 febbraio 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
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