

UN ANNO FA, CHINA EASTERN 5735

Il 21 marzo 2022, il Boeing 737-800 (B-1791) della China Eastern Airlines stava eseguendo il volo domestico MU5735 da Kunming a Guangzhou. Durante la fase di crociera nell'area di controllo di Guangzhou, l'altitudine del velivolo è scesa rapidamente a 8.900 metri, per poi schiantarsi nel vicino al villaggio di Moyan. Nell'impatto al suolo l'aereo si è disintegrato, uccidendo tutti i 123 passeggeri e i 9 membri dell'equipaggio a bordo. A un anno dalla sciagura la CAAC (Civil Aviation Administration of China) ha fatto sapere che le indagini sono ancora in corso a causa della *"very complicated and very rare"* natura dell'incidente.



Il 737 B1791 della China Eastern

Secondo quanto prevede la Convenzione ICAO, entro 30 giorni dalla data dell'incidente, il Paese che organizza l'indagine deve inviare un rapporto di indagine preliminare all'ICAO e ai Paesi partecipanti. Questo primo passaggio è stato osservato e in data 20 Aprile 2022 la CAAC aveva già emesso il rapporto preliminare d'inchiesta sull'incidente. Il rapporto comprende principalmente informazioni fattuali come la storia del volo, l'equipaggio, il personale di manutenzione, la manutenzione, l'aeronavigabilità del velivolo e la distribuzione dei rottami a terra, tutti elementi fattuali dai quali però non si evince la causa della sciagura. Da questo rapporto si apprende quanto segue.

L'aereo è decollato dalla pista 21 dell'aeroporto di Kunming Changshui alle 13:16 ora di Pechino, è salito a un'altitudine di crociera di 8900 metri alle 13:27, è entrato nell'area di controllo di Guangzhou lungo la rotta A599 alle 14:17, e ha "deviato" sul radar di controllo dell'area di Guangzhou alle 14:20:55. "L'aereo si è allontanato dalla quota di crociera, il controllore ha immediatamente chiamato l'equipaggio, ma non ha ricevuto risposta. Le ultime informazioni sull'aereo registrate dal radar alle 14:21:40 erano: altitudine (sulla pressione atmosferica standard) di 3380 metri, velocità al suolo 1010 km/h, direzione 117 gradi. Poi il segnale radar è scomparso.

Il luogo dell'incidente si trova in una valle vicino al villaggio di Molong, città di Yannan. Sulla scena si è formato un cratere con una superficie di circa 45 metri quadrati e una profondità di 2,7 metri. È stato determinato che si tratta del punto di impatto principale a 23°19'25,52" di latitudine nord e 111°06'44,30" di longitudine est. Il bordo d'uscita dell'estremità alare destra è stato trovato a circa 12 chilometri dal punto d'impatto principale. La vegetazione forestale sul luogo dell'incidente presentava tracce di incendio. Sul luogo dell'incidente sono stati rinvenuti rottami importanti come lo stabilizzatore orizzontale, la coda verticale, il timone, i motori destro e sinistro, entrambe le ali destra e sinistra, i componenti della fusoliera, il carrello d'atterraggio e alcuni componenti interni della cabina di pilotaggio. Tutti i rottami raccolti dalla scena, sono stati trasferiti uniformemente in un magazzino speciale per la pulizia e l'identificazione per svolgere le successive ispezioni e analisi.

Le qualifiche dell'equipaggio di volo, dell'equipaggio di cabina e del personale addetto alla manutenzione in servizio erano conformi ai requisiti; il certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile incidentato era valido e l'ultimo controllo "A" (31A) e l'ultimo controllo "C" (3C) dell'aeromobile non superavano i tempi di ispezione previsti dal piano di manutenzione.

Non c'erano segnalazioni di guasti né prenotazioni di guasti prima del volo e della breve sosta dello stesso giorno; non c'era nessun carico dichiarato come merce pericolosa a bordo; le strutture e le apparecchiature di navigazione e monitoraggio lungo la rotta interessata dal volo non presentavano anomalie e non c'erano situazioni meteo pericolose; in precedenza, non c'erano anomalie nelle comunicazioni radio e nel comando di controllo tra l'equipaggio e il dipartimento di controllo del traffico aereo. L'ultima normale chiamata terra-bordo è avvenuta alle 14:16; i due registratori dell'aereo sono stati gravemente danneggiati a causa dell'impatto e il lavoro di ripristino e analisi dei dati, da quel che è dato sapere, non è ancora stato completato.

Di questo incidente le caratteristiche che colpiscono sono indubbiamente l'elevata velocità di discesa e la forte picchiata, elementi che hanno fatto collegare questa sciagura a precedenti casi di incidenti al timone dei 737, ma questi -va precisato- si sono verificati nei primi anni '90 sui modelli antecedenti di 737 non sugli NG, e sono stati in ogni caso risolti dopo il caso del volo 517 della Eastwind-Airlines nel 1996 (2) . Quindi è molto improbabile che il malfunzionamento si sia verificato su un 737-800 costruito nel 2015.

Rimane sempre valida, tuttora non scartata dalle autorità, l'ipotesi di suicidio o tentato dirottamento finito tragicamente. Da notare che a bordo di questo volo c'era un "Air Marshal".

L'equipaggio di volo era composto da tre piloti, cinque assistenti di volo e una guardia di sicurezza.

- Il capitano Yang Hongda, 32 anni, era impiegato come pilota di Boeing 737 dal gennaio 2018, con un totale di 6.709 ore di volo.
- Il primo ufficiale Zhang Zhengping, 59 anni, era tra i piloti commerciali più esperti della Cina, con 31.769 ore di volo, ed era istruttore di volo per China Eastern, avendo addestrato oltre un centinaio di capitani. Nel 2011 era stato insignito del titolo onorifico di "pilota meritevole" dell'aviazione civile.
- Ni Gongtao, 27 anni, secondo ufficiale (come osservatore), con un totale di 556 ore di volo, era a bordo per svolgere compiti di addestramento.

(1) Volo MU5735, Aereo B737-89P immatricolato B1791 (c/n 41474) , a bordo 123+9.

(2) Il volo Eastwind Airlines 517 era un volo di linea della Eastwind Airlines tra Trenton e Richmond, negli Usa. Il 9 giugno 1996, il Boeing 737-200 che operava il volo riportò un malfunzionamento del timone mentre eseguiva un avvicinamento di routine all'aeroporto Internazionale di Richmond. I piloti riuscirono comunque ad atterrare senza gravi conseguenze, infatti né i passeggeri né l'aereo subirono danni (solamente un'assistente di volo riportò lievi ferite). L'incidente del volo 517 è stato determinante per risolvere la causa dei problemi al timone del Boeing 737 che in precedenza avevano causato due incidenti mortali (il volo United Airlines 585 e il volo USAir 427). Il volo 517 è stato il primo a sperimentare tali problemi e a riuscire ad atterrare in sicurezza, consentendo agli investigatori di avere informazioni dirette dai piloti del velivolo.

NL 12/2023 ; 28 marzo 2023

[Elenco Newsletter emesse nel 2023 \(scaricabili dal nostro sito\)](#)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'eplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.