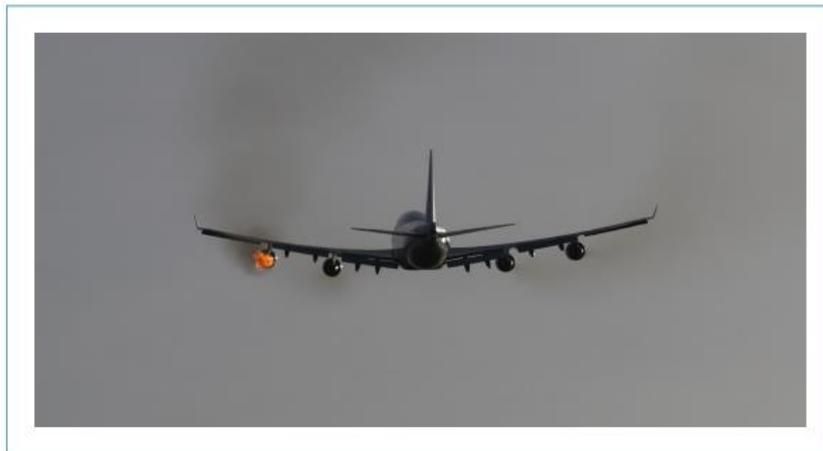


OLANDA: L'INCUBO SI E' RIPETUTO

Forse qualcuno ricorderà l'incidente del 4 ottobre 1992 quando un 747 cargo della El Al da pochi minuti decollato da Schiphol diretto a New York ebbe il distacco del motore n.3. Tentativo di rientro all'aeroporto non riuscito e aereo che finisce la sua corsa impattando edifici residenziali nel quartiere di Bijlmermeer alla periferia di Amsterdam. Tutti morti i 4 a bordo ma l'incidente provocò anche 39 vittime fra gli abitanti del quartiere. (1)

L'incubo di questa sciagura deve essere stato rivissuto dai controllori olandesi il 20 febbraio 2021 in un incidente il cui rapporto finale è stato di recente pubblicato dal Dutch Safety Board. (2)

In quella data un Boeing 747-400 ha riscontrato una avaria ad un motore durante la salita iniziale dalla pista 21 dell'aeroporto di Maastricht Aachen. L'avaria ha causato il distacco di parti del motore e la loro caduta nel villaggio di Maastricht che si trova a circa 2 km a sud della fine pista 21. I detriti hanno ferito due persone e hanno danneggiato proprietà come case e automobili. Dopo aver spento il motore danneggiato l'equipaggio ha deciso di dirottare verso l'aeroporto di Liegi in Belgio, il quale dispone di una pista di maggior lunghezza rispetto a quello di Maastricht, qui è stato effettuato un atterraggio che si è svolto senza ulteriori problemi.



L'immagine ripresa dalla pag. 15 del rapporto mostra il 747 incidentato a Maastricht

L'aereo immatricolato VQ-BWT (3) apparteneva alla società Longtail Aviation. Questa è una compagnia charter basata a St. George in Bermuda fondata nell'agosto 1999. La compagnia ha una flotta composta da due Boeing 747 (compreso quello incidentato) e un Boeing 737, nonché altri velivoli executive.

Al momento dell'incidente il peso del velivolo era superiore al suo peso massimo all'atterraggio di 295.742 kg. Pertanto l'equipaggio si è coordinato con il controllo del traffico aereo per continuare a salire a FL100 onde mantenere un'altitudine sufficiente e procedere all'operazione di rilascio del carburante per ridurre il peso del velivolo al di sotto del peso massimo all'atterraggio.

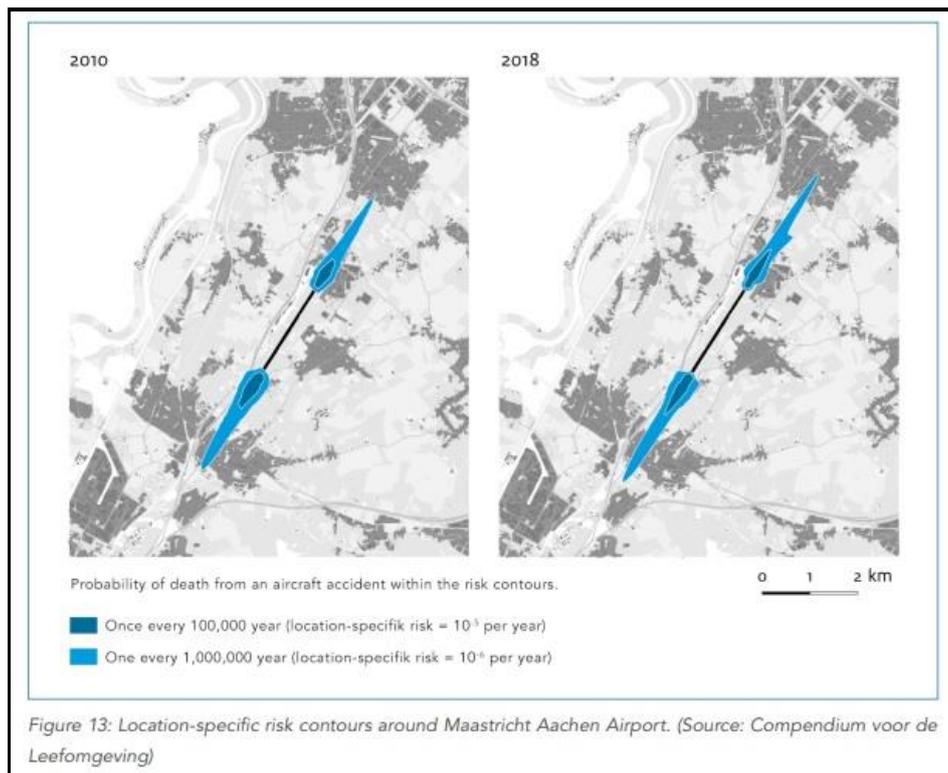
Il DSB nella sua indagine ha appurato che il guasto al motore è stato causato dalle alte temperature del gas che si sono verificate per un lungo periodo di tempo nella turbina ad alta pressione del motore, causando l'usura e la deformazione dei pannelli esterni del condotto di transizione.



L'immagine tratta dalla pagina 20 del Rapporto mostra i detriti che sono precipitati a terra

Oltre ad aver indagato sulle cause tecniche dell'incidente occorso al motore modello PW4056, il Dutch Safety Board evidentemente avendo presente il precedente tragico evento occorso nel '92 ha voluto anche appurare *In what way is the risk for people on the ground, in relation to departing engine parts, managed?* [in che modo viene gestito il rischio per le persone a terra, in merito a parti dell'aereo che possono cadere?]

Il governo olandese aveva già stabilito dei requisiti per garantire la sicurezza dei residenti intorno agli aeroporti in caso di incidente aereo. Questi criteri di sicurezza sono rappresentati nei cosiddetti contorni di rischio specifici del luogo, che si estendono dalle estremità delle piste (vedi figura seguente). I contorni sono utilizzati per indicare il rischio di morte a seguito di un incidente - un crash - con un velivolo nelle immediate vicinanze di una pista. Ma, in questi contorni, non è prevista la probabilità di separazione delle parti del motore e quindi la determinazione del rischio è inficiata. (4)



In questa immagine (pag.32) è ben visibile l'estensione della cosiddetta area "protetta"

Annota l'autorità investigativa olandese: *I residenti nei pressi degli aeroporti sono esposti almeno a due tipi di rischi: in primo luogo, eventuali detriti che si staccano dall'aeromobile, e in secondo luogo un incidente con l'aeromobile. Finora, una valutazione per le aree residenziali intorno all'aeroporto di Maastricht Aachen dei rischi legati alle parti in caduta dall'aeromobile, come ad esempio detriti dei motori, non è stata mai effettuata. L'organismo invita pertanto le autorità competenti ad effettuare una tale valutazione la quale verrà poi valutata se essere accettabile o meno.*

Ricordiamo che il 10 agosto 2019, un Boeing 787 della Norwegian (LN-LND) decollato dalla 16R di Fiumicino era oggetto di forti vibrazioni, accompagnate da messaggi di malfunzionamento relativi al motore sinistro, che veniva quindi spento in accordo alle procedure. L'equipaggio dichiarava emergenza e decideva di far rientro a Fiumicino. A causa del malfunzionamento del motore, numerosi frammenti metallici venivano espulsi dallo stesso e tali frammenti incandescenti, dopo aver prodotto dei danni superficiali all'aeromobile, cadevano nelle strade della città di Fiumicino, provocando danni a veicoli e abitazioni.

In tale ambito fra le raccomandazioni emesse dall'ANSV, Agenzia Nazionale Sicurezza Volo, ve ne era una indirizzata all'EASA la quale avvertiva:

"Si raccomanda di considerare l'opportunità di approfondire la valutazione inerente al rischio per la popolazione al suolo di essere colpita da PDA, tenendo conto delle specificità legate a ciascuna fase di volo, calcolandole nel modo più conservativo a vantaggio del miglioramento della sicurezza del volo. In tale contesto particolare attenzione dovrebbe essere rivolta alla popolazione che vive in prossimità degli aeroporti. Gli esiti di tale rivisitazione dovrebbero essere tenuti in conto nei futuri requisiti certificativi." (5)

- (1) Il rapporto investigativo su questo incidente è contenuto nel nostro sito.
- (2) "Engine failure during initial climb" Boeing 747-412BCF Meersse, 17 Aprile 2023.
- (3) Il velivolo era il c/n 24975 uscito dalla fabbrica il 21 febbraio 1991 e aveva volato 84.025 ore.
- (4) Dalla pagina 31 del Rapporto.
- (5) Pagina 109 della Relazione di Inchiesta emessa il 26 gennaio 2022. Precisiamo che con l'acronimo PDA si intende: Parts Detached from Aeroplanes.

NL 16/2023 ; 19 Aprile 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
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile

www.air-accidents.com

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.