

ATR42, INCIDENTE SANTA BARBARA AIRLINES: LE CAUSE

Avvertiamo subito che l'incidente in questione è datato dal momento che è occorso il 21 febbraio del 2008, ma solo in questi giorni tramite il sito della JIACC, Junta Investigadora des Accidentes de Aviacion Civil (1) si sono appresi particolari su quanto accaduto a bordo di quel velivolo della Santa Barbara Airlines che con 46 persone a bordo (43+3) era decollato da Merida per Caracas, si era schiantato dopo 10 minuti dal decollo provocando la morte di tutti gli occupanti a bordo.

Il velivolo era un ATR-42-300 (2) che operava il volo 518 della compagnia venezuelana attiva dal 1995.

L'aeroporto di Mérida-Carnevalli si trova in una vallata di montagna ad una altitudine di 5007 piedi (1.526 metri). Il terreno nella valle sale da 1000 a 19.500 piedi. Gli arrivi e le partenze devono utilizzare un particolare corridoio (del Rio Chama) a ovest dell'aeroporto. La pista 07 è utilizzata per gli atterraggi mentre i decolli devono essere effettuati nella direzione opposta, dalla pista 25.

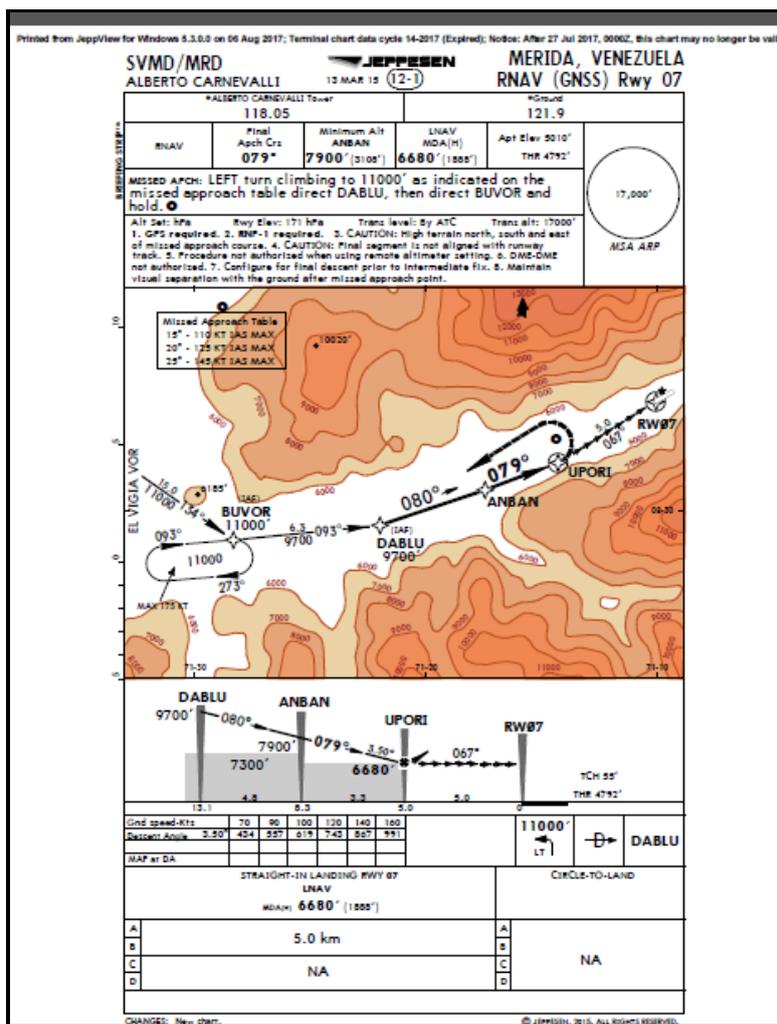
Gli aerei della Santa Bárbara Airlines avevano comunque più volte utilizzata una procedura di partenza "inedita" che prevede il sorvolo di una valle a nord-est dell'aeroporto la quale permette di tagliare i tempi di volo, sulla rotta per Caracas, di circa 15 minuti.

Se era insolita la procedura adottata dalla compagnia, non da meno lo è stato l'imbarco e la partenza del volo 518 di quel giorno. A bordo dell'ATR42 prima sono saliti i passeggeri, poi dopo circa 30 minuti sono giunti i piloti. L'equipaggio di volo è entrato in cabina di pilotaggio in notevole ritardo, ha immediatamente acceso l'interruttore della batteria, saltando le liste di controllo quali la "*Final cockpit preparation*" e la lista di controllo "*Before*". Appena due minuti dopo essersi accomodato in cabina l'equipaggio ha richiesto l'avviamento dei motori che è stato autorizzato, tuttavia dal CVR risulta che i motori erano già in funzione al momento della richiesta di autorizzazione. Purtroppo 2 minuti e 42 secondi dopo che l'equipaggio era entrato nella cabina di pilotaggio dalla torre giungeva l'istruzione di accelerare il rullaggio in quanto un altro velivolo si trovava in arrivo a 8 miglia dal campo. Insomma le operazioni di decollo sono avvenute in grande confusione e con evidente necessità di accelerare al massimo i tempi.

Mentre l'aereo rullava il capitano (3) avvertiva di non aver allineato l'AHRS (Attitude and Heading Reference System). Ciò significava fra l'altro che il sistema inerziale di navigazione (INS) non poteva venir usato sal momento che l'apparato ha bisogno di almeno tre minuti dall'accensione prima di poter venir settato. Tuttavia il capitano decideva di resettare l'AHRS in volo e nel frattempo continuava la salita in modalità di contatto visivo. Superfluo precisare che secondo il manuale del sistema Honeywell AHZ-6000 la procedura seguita senza rispettare i tempi di settaggio è del tutto sconsigliata. I tre minuti servono infatti a far sì che dopo l'accensione della batteria tutti i giroscopi, gli accelerometri e i magnetometri possono essere stabilizzati e sincronizzati. (4)

Dopo il decollo avvenuto dalla pista 25 l'equipaggio ha pianificato di utilizzare la procedura non pubblicata. Salendo attraverso le nuvole è stata avviata una virata di 180 gradi. Ora l'aereo si trovava a volare in condizione IMC ovvero strumentale ma utilizzando solo la bussola magnetica alquanto inaffidabile l'aereo in realtà effettuava una virata di 270 gradi, dirigendosi così verso le alture frontali. Scattavano gli allarmi sonori TERRAIN! TERRAIN! PULL UP! PULL UP!" Il capitano prendeva il controllo dell'aereo. Quando il contatto visivo con il terreno veniva riguadagnato, l'equipaggio notava che l'aereo si stava dirigendo verso le montagne. Il capitano ha cercato di evitare l'impatto con il terreno montagnoso, ma inutilmente. L'aereo si schiantava ad una quota di 4100 m (13.400 piedi).

La Santa Barbara Airlines dopo questo incidente assunse la nuova denominazione di SBA, continuò a volare anche su rotte internazionali fino al 2018, anno in cui chiuse i battenti. Con ogni probabilità se i dettagli su questo incidente del 2008 fossero state rese note in tempi più accelerati, la compagnia, anche sotto mutata denominazione, non avrebbe continuato a volare così a lungo. Dopo l'incidente le autorità venezuelane (INAC Instituto Nacional de Aeronáutica Civil) ordinarono la sospensione delle operazioni per 90 giorni, dopodiché la compagnia riprese i voli.



Da questa cartina sono ben visibili i rilievi montuosi che circondano la pista 07/25

- (1) In particolare va precisato che il quattro aprile 2020 il sito venezuelano per l'investigazione degli incidenti JIAAC è riapparso on line dopo un lungo periodo di "page not found" ovvero di inaccessibilità.
- (2) ATR42-300, c/n 028, immatricolato YV-1449
- (3) Il capitano di anni 37 aveva totalizzato 5.053 ore di volo, di cui 3.883 sull'ATR42
- (4) L'AHS fornisce informazioni sull'assetto dell'aereo, compreso il rollio, il beccheggio e l'imbardata

Newsletters emesse nel 2020

NL 1/2/3 8 gennaio, Flashnews sull'incidente Ukraine International
NL4 9 gennaio, Nuovi dettagli sull'incidente di Teheran
NL5 10 gennaio, The show must go on
NL6 16 gennaio, E' sicura la nostra rotta?
NL7 16 gennaio, B737 Ethiopian attaccato dalle cavallette
NL8 23 gennaio, Passeggeri affumicati
NL9 25 gennaio, Incidente Sochi, allarmi windshear ignorati
NL10 26 gennaio, Missili & virus, Aerolinee alle corde
NL11 28 gennaio, A proposito di mascherine anti-virus.....
NL12 6 febbraio, Incidente Pegasus/flashnews
NL13 7 febbraio, Il caffè rovesciato fa tornare indietro l'aereo
NL14 3 marzo, Rapporto finale sull'incidente al B747 a Bishkek
NL15 12 marzo, Rapporto ad interim sull'incidente a ET302
NL16 20 marzo, Qui non si atterra.

www.air-accidents.com