

CHINA EASTERN 5735: UN ANNO DI PREOCCUPANTE SILENZIO

Il 21 marzo 2022, il Boeing 737-800 della China Eastern in servizio sul volo 5735 entrò in una picchiata e colpì il suolo ad alta velocità nella contea di Teng, nella prefettura di Wuzhou, provocando la morte di tutte le 132 persone a bordo (123 passeggeri e 9 membri dell'equipaggio). Il volo era decollato da Kunming ed era diretto a Canton. (1)

Lo scorso marzo, alla vigilia dell'anniversario, l'Amministrazione dell'aviazione civile cinese (CAAC) ha rilasciato una dichiarazione di tre paragrafi che forniva poche informazioni dettagliate e nessun dato proveniente dalle cosiddette "scatole nere" dell'aereo che potesse offrire indizi sull'improvviso precipitare dalla quota di crociera. *"Poiché l'incidente è molto complicato ed estremamente raro, l'indagine sta proseguendo in modo approfondito"*, ha dichiarato la CAAC, aggiungendo che gli esperti hanno ispezionato più di 100 rottami. *"A seguito di ciò, il team di investigazione tecnica continuerà a svolgere lavori come l'analisi delle cause, gli esperimenti e le verifiche, e rilascerà informazioni rilevanti in modo tempestivo in base ai progressi dell'indagine"*. Le regole dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile prevedono che i Paesi che indagano sugli incidenti aerei rendano pubblico un rapporto finale entro 12 mesi o, se ciò non è possibile, pubblichino una dichiarazione intermedia ad ogni anniversario, che illustri i progressi dell'indagine e qualsiasi problema di sicurezza individuato.

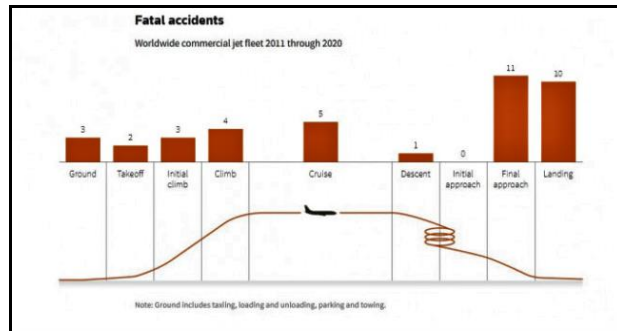
Quando è uscito questo stringato comunicato non pochi esperti hanno pensato male: la brevità della dichiarazione è alquanto insolita poiché in precedenti incidenti avvenuti a compagnie asiatiche, i rapporti preliminari erano solitamente molto più ricchi di informazioni. E a gettar benzina sul fuoco delle "voci di corridoio" è stato soprattutto il particolare che FDR e CVR erano stati immediatamente recuperati e pertanto era lecito attendersi un rapporto preliminare molto più dettagliato.

Per la Boeing comunque le notizie sono rassicuranti poiché le notizie finora trapelate fanno capire che gli investigatori che stanno indagando sull'incidente non hanno trovato alcuna prova di un malfunzionamento tecnico. Il registratore vocale della cabina di pilotaggio e il registratore dei dati di volo sono stati inviati a un laboratorio del National Transportation Safety Board (NTSB) statunitense a Washington, una decisione che Pechino aveva appoggiato nonostante le crescenti tensioni politiche tra i due Paesi. Gli investigatori dell'NTSB si sono recati anche in Cina. L'NTSB ha dichiarato di sostenere l'indagine condotta dalla Cina. Il 737-800 è il predecessore del 737 MAX della Boeing, ampiamente utilizzato, ed è in servizio dal 1997 con un solido record di sicurezza.

La modalità dell'incidente (improvvisa picchiata dalla fase di crociera) è tale che le speculazioni non potevano evitare di trattare l'ipotesi di un atto inconsulto provocato da uno dei due piloti. Così come avvenuto per Germanwings 9525 (2) un atto deliberato non può non aver lasciato traccia nel Cockpit Voice Recorder ed è ciò che si inizia a pensare. Gli incidenti durante la fase di crociera dei voli sono relativamente rari, anche se tale fase rappresenta la maggior parte del tempo di volo. Gli incidenti durante la fase di discesa, quando l'aereo lascia l'altitudine di crociera ("initial descent"), sono ancora più rari. Fonti Boeing indicano che il 13% degli incidenti commerciali fatali a livello globale tra il 2011 e il 2020 si è verificato durante la fase di crociera, mentre il 3% si è verificato durante la discesa, nessuno durante l'avvicinamento iniziale, il 28% durante l'avvicinamento finale e il 26% durante l'atterraggio (vedi grafico che segue).

Nell'industria aerea commerciale c'è un particolare che andrebbe sempre tenuto presente: se un incidente è causato da una ragione tecnica la compagnia aerea e lo Stato di appartenenza del velivolo

hanno tutto l'interesse (oltre che il dovere) a rendere noto tale fatto per evitare il suo ripetersi. Se viceversa, addirittura recuperati e inviati i registratori nella nazione che ha fabbricato il velivolo, le notizie scarseggiano o mancano del tutto e il Rapporto Investigativo tarda a venir pubblicato, con ogni probabilità si tratta di un incidente le cui cause risalgono all'equipaggio. A sostegno di questa tesi si tenga presente l'incredibile silenzio che ancora oggi circola intorno alla tragedia del volo Egyptair 804 avvenuto il 19 maggio 2016 (3) nel corso del collegamento Parigi-Cairo.



Fonte: Boeing

- (1) Il Boeing 737 apparteneva alla serie 89P-WL, era stato consegnato nel maggio del 2015. Immatricolazione B-1791, c/n 41474-5453.
- (2) Il 24 marzo 2015 il volo Germanwings operato da un A320 (D-AIPX) precipitò al suolo sulle Alpi di Provenza, versante francese con 150 persone a bordo a seguito ad un'azione deliberata del primo ufficiale durante la fase di crociera.
- (3) Anche in questo incidente le scatole nere furono inviate in Francia (l'aereo era un A320) ma ad oggi, da parte delle autorità egiziane, non risulta ancora emesso alcun rapporto finale. La sciagura ha provocato la morte di tutti i 66 occupanti a bordo.

NL 18/2023 ; 8 Maggio 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'esplosivo 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 assolve	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio

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.