

UN MAYDAY PER DEPRESSURIZZAZIONE

Nell'incidente che andremo a riportare il capitano aveva 30 anni, il secondo pilota 29. L'evento è accaduto il 5 gennaio 2016 e recentemente l'agenzia indiana per la sicurezza del volo (Aircraft Accident Investigation Bureau) ha reso noto il rapporto investigativo. (1)

Un Boeing 737-900ER della Jet Airways (VT-JBZ) era decollato da Mumbai diretto a Bangkok; a bordo 191 persone (183+8). Erano trascorse due ore e 10 minuti, l'aereo era livellato a FL350 quando incontra una moderata turbolenza a causa della quale l'equipaggio chiedeva di poter scendere a livello 310. In quel momento l'aereo era sul Waypoint "SADUS" sulla aerovia L301. Erano le 06.28 UTC quando, ottenuta l'autorizzazione al cambio livello, il 737 iniziava la discesa. Alle 06.29 mentre l'aereo attraversava FL340 nel cockpit si accendeva la spia "AUTO FAIL" ovvero problemi alla pressurizzazione automatica. Il primo ufficiale che era il Pilot Flying passava i comandi al capitano.

Si consulta il *Quick Reference Handbook (QRH) Non-Normal Checklist* per appurare il da farsi.

Seguendo le indicazioni il selettore modalità pressurizzazione veniva posto in "ALTERNATE" ma la spia rimane accesa.

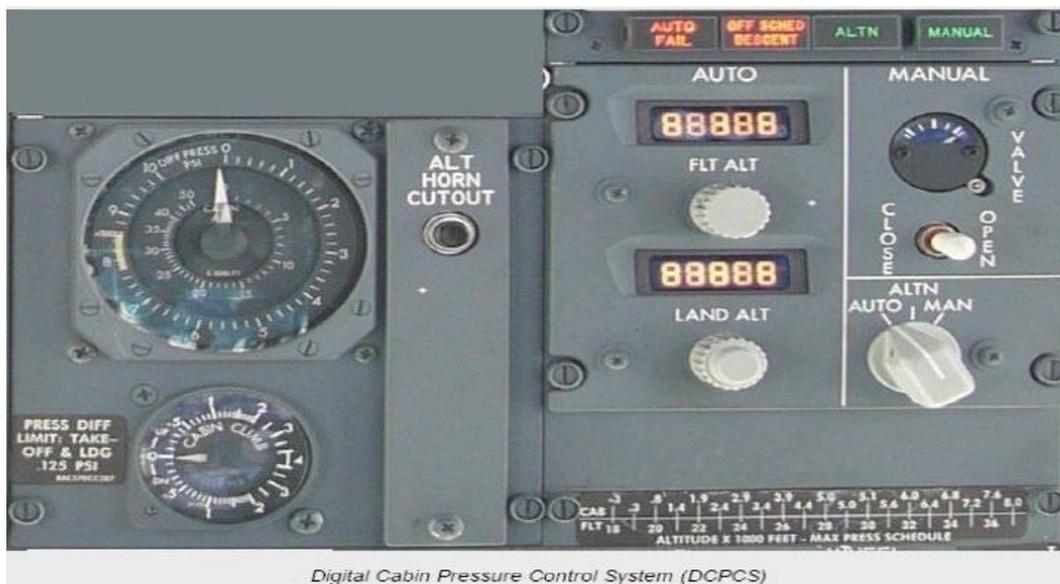


Immagine tratta dalla pagina 6 del Rapporto

Si passa pertanto allo *step* successivo della checklist che prevede di mettere il selettore in modalità manuale. Ed è a partire da questo passaggio che iniziano i problemi.

In modalità manuale l'Handbook precisa anche che **la valvola di fuoriuscita va modulata in modo tale da evitare repentine e eccessive variazioni di pressurizzazione (2)**. In questa fase interveniva però un ulteriore problema, infatti alle 06.32 si illuminava anche la spia del CABIN

ALTITUDE con relativo avviso sonoro (3). Alle 06.33 l'aereo passa da AUTOPILOT ON a NO AUTOPILOT ON.

L'aereo lancia il messaggio di MAYDAY ed effettua una discesa rapida fino a FL 110. In cabina passeggeri era stato udito un "loud bang" con contemporanea fuoriuscita delle maschere di ossigeno dai loro alloggiamenti.

L'equipaggio decide di atterrare all'aeroporto più vicino che viene individuato essere quello di Yangon. Una volta a terra non viene riscontrato alcun problema per gli occupanti a bordo.

Avviata l'indagine si poteva appurare che la *outflow valve* era stata **tenuta aperta troppo a lungo**, anziché venir modulata manualmente: questa era stata la causa della depressurizzazione. Più precisamente avverte il rapporto che la valvola in questione "*was commanded open from 16 degrees to 75.6 degrees. This sudden opening of outflow valve has resulted into cabin depressurisation.*" (4)

Queste le raccomandazioni emesse (pag.19 del rapporto):

4. SAFETY RECOMMENDATION

- 4.1 Suitable corrective training for cockpit crew.
- 4.2 DGCA HQ may issue guidelines to reiterate the importance of adherence of procedure during manual mode operation to B737 pilots.
- 4.3 Training department of M/s Jet Airways Ltd. to reiterate the procedure of outflow valve usage during manual mode operation in training syllabus.

L'intero Rapporto è disponibile nel nostro sito.

(1) "Office of Director of Air Safety, Western Region, Mumbai 400029" emesso il 10 febbraio 2017

(2) Per la precisione il QRH precisa quanto segue: " Outflow VALVE switch, Adjust as needed"

(3) In particolare, avverte il manuale del 737: "*The cabin altitude warning horn will sound when the cabin altitude exceeds 10,000 ft. It is an intermittent horn which sounds like the take-off config warning horn. It can be inhibited by pressing the ALTHORN CUTOOUT button. Note the pax oxygen masks will not drop until 14,000ft cabin altitude although they can be dropped manually at any time*"

(4) Dalla pagina 17 del rapporto.

Newsletters emesse nel corso del 2017:

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA BRETTELLA COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 Aprile)

www.air-accidents.com