

SCIAGURA DI KARACHI, UNA INCREDIBILE NOTIZIA

Stamane abbiamo emesso la Newsletter n. 19 che riportiamo qui sotto integralmente. Non potevamo però esimerci dall'aggiungere alla stessa un aggiornamento appena pervenuto dal Pakistan e che si autoesplica in questa immagine che pubblichiamo:



La notizia è stata diffusa in concomitanza con la conferenza stampa sulle cause dell'incidente del 22 maggio. Dal momento che pensiamo che questo "scandalo" era ben noto alle autorità, lasciamo ai nostri lettori ogni commento in merito a questa incredibile notizia che getta discredito a tutta l'aviazione commerciale.

Il rapporto preliminare emesso dall'Aircraft Accident Investigation Board (AAIB) del Pakistan sullo schianto avvenuto il 22 maggio di un Airbus A320 della Pakistan International Airlines (AP-BLD) solleva questioni fondamentali sulla competenza dell'equipaggio e mostra un comportamento irregolare durante un avvicinamento alquanto discutibile all'aeroporto internazionale Jinnah di Karachi, uno scalo, fra l'altro, che avrebbe dovuto essere assai familiare per l'equipaggio della PIA.

Tutte le 99 persone a bordo, tranne due, sono morte, così come una persona a terra.

Il rapporto, pubblicato il 24 giugno, avverte che i piloti hanno scelto di continuare l'avvicinamento finale nonostante l'Airbus fosse significativamente troppo alto e troppo veloce, retraendo fra l'altro anche il già esteso carrello di atterraggio a soli 5 miglia nautiche dall'aeroporto. *"L'equipaggio non ha seguito i callout standard e non ha osservato gli aspetti CRM [gestione delle risorse dell'equipaggio] durante la maggior parte del volo"*, è scritto nel rapporto.

L'aereo operava su un volo domestico di linea (PK8303) per Karachi da Lahore, da dove era partito alle 13.05, ora locale, con otto membri dell'equipaggio e 91 passeggeri a bordo. Mentre si avvicinava a Karachi, l'aereo è stato autorizzato per un vettoramento diretto verso il *waypoint* Makli, a 15 nm dal campo. I controllori dell'avvicinamento di Karachi hanno autorizzato il velivolo a scendere a 3.000 ft. sopra il punto Makli, ma il velivolo si trovava ancora a 9.780 ft. e una velocità indicata (IAS) di 245 kt. Ripetiamo come trattandosi di un aeroporto "di casa" le cui procedure di avvicinamento dovevano essere state chissà

quante volte effettuate dall'equipaggio, non si capisce davvero come sia stato possibile giungere in sua prossimità con valori di avvicinamento completamente errati. Le condizioni meteo erano normali. E' questo un aspetto che ci si augura venga chiarito dal rapporto definitivo. Per il momento il ministro dell'aviazione pakistano presentando il rapporto ed avendo già udito il contenuto del CVR ha dichiarato che l'equipaggio era preoccupato per l'epidemia di Covid, ma non era "focused" sui compiti richiesti per espletare l'avvicinamento.

Il rapporto non specifica quale dei due piloti stesse materialmente conducendo il volo, né include una trascrizione delle comunicazioni interne della cabina di pilotaggio o del controllo del traffico aereo (ATC).

Prendendo atto di essere ad una altitudine eccessiva, l'equipaggio ha selezionato la modalità "OPEN DES" (Open Descent Mode) sull'unità di controllo di volo. Entrambi gli autopiloti sono stati disinseriti e i freni di velocità sono stati attivati. L'ATC ha poi richiesto all'equipaggio di "confermare quando pronto per la discesa" e ha raccomandato di effettuare un 360 per perdere quota ma l'equipaggio ha scelto di non eseguire un'orbita e ha invece continuato a scendere velocemente. A 10,5 miglia nautiche dalla soglia della pista e a 7.221 piedi, il carrello di atterraggio era stato abbassato.

L'ATC consigliava per ben due volte all'equipaggio di interrompere l'avvicinamento. Ad una altitudine di 1.740 ft. avendo intercettato il glideslope e il localizzatore, i piloti alzarono nuovamente il carrello di atterraggio e ritrassero i freni di velocità. L'equipaggio selezionava la posizione dei Flaps 1 ad una velocità di 243 kt., facendo scattare sia l'allarme di velocità eccessiva sia quello di prossimità al suolo.

Deviando dalle normali procedure, Karachi Approach non consegnava il velivolo alla Torre, ma ha cercato di ottenere l'autorizzazione all'atterraggio per telefono. L'Aerodrome Control, quindi "a distanza" concedeva l'autorizzazione ma non poteva ad esempio notare che il carrello non era stato esteso. Un avvicinamento insomma molto "sui generis".

Secondo il rapporto dell'AAIB, l'A320 stava scendendo attraverso 500 piedi a Slats/Flaps 3, una velocità di 220 kt. con una discesa di 2.000 fpm. Sia il registratore dei dati di volo (FDR) come il registratore vocale della cabina di pilotaggio documentano diversi allarmi relativi alla velocità eccessiva, al fatto che il carrello di atterraggio non era abbassato e alla vicinanza al suolo: **tutti ignorati**. Sempre secondo il rapporto si ha la conferma di quanto già appariva chiaro dalle strisciate visibili sulla pista, ovvero **l'aereo ha toccato la pista sui suoi motori**, l'equipaggio ha applicato la spinta inversa e "ha iniziato un'azione di frenata". Solo a questo punto con entrambi i motori danneggiati, l'equipaggio decise di interrompere l'atterraggio e di riprendere il volo (riattaccata). Ma era troppo tardi ormai, entrambi i motori non funzionavano e l'aereo non più in grado di mantenere l'altitudine si schiantava fra le case di un quartiere residenziale a 1,3 km (0,8 miglia) dalla soglia della pista.

AAIB ha precisato che continuerà l'indagine con un focus, tra l'altro, sull'addestramento e la qualificazione dell'equipaggio e sullo stato di manutenzione del velivolo.

L'A320 in questione registrato come AP-BLD era stato costruito nel 2004. Era alimentato da motori CFM-56-5B4/P. Aveva accumulato 47.124 ore di volo e 25.866 cicli. China Eastern Airlines aveva operato l'aeromobile dal 2004 al 2014 dopodiché nell'ottobre 2014 l'aereo era stato consegnato alla PIA.

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.
- NL17 20 aprile, Incidente ATR42 Santa Barbara Airlines. Le cause
- NL18 22 maggio, Incidente Airbus320 Pakistan International /Flashnews
- NL19 26 giugno, Incidente Karachi, un frettoloso atterraggio.