

## CHINA EASTERN 5735 : VENTI CONVETTIVI?

In mancanza della decifrazione dei due registratori di bordo presenti sul 737 di China Eastern, è prassi passare al setaccio eventi precedenti che presentano analogie con la dinamica che ha caratterizzato la sciagura del 21 marzo scorso.

Il 5 marzo 1966 un Boeing 707 della BOAC era in volo tra Tokyo e Hong Kong (1) con 124 persone a bordo (113+11). Il decollo da Tokyo era avvenuto alle 13.58. Dopo il decollo l'aereo sorvolò la città di Gotemba su una rotta di circa 298 gradi ad un'altitudine di circa 4900 m e una velocità indicata di 320-370 nodi. Il velivolo, mentre evidenziava una scia di vapore bianco, ha improvvisamente perso quota sopra la zona di Takigahara e sue parti hanno iniziato a staccarsi sopra Tsuchiyadai e Ichirimatsu. Infine, sopra Tarobo ad un'altitudine di circa 2000 metri anche la fusoliera anteriore si staccò. La fusoliera centrale insieme all'ala, facendo un lento spin piatto verso destra, si schiantarono in una foresta ai piedi del Monte Fuji. Probabile causa della sciagura nella quale perirono tutti gli occupanti: *"L'aeromobile ha improvvisamente incontrato una turbolenza anormalmente grave sopra Gotemba City che ha imposto un carico di raffica notevolmente superiore al limite di progetto"*.

Le investigazioni furono alquanto complesse. I danni subiti dal registratore dei dati di volo addirittura non permisero alla commissione di ottenere alcuna informazione dal dispositivo.

Gli investigatori rinvennero tra i rottami dell'aereo una super 8 millimetri girata da un passeggero del volo e contenente la registrazione del volo dal decollo fino allo schianto: l'aereo sorvolò la città di Gotemba a circa 4900 metri di altitudine e a una velocità compresa tra i 320 e i 370 nodi; immediatamente dopo vengono saltati due frame seguiti da riprese confuse dell'interno del velivolo. Poco dopo la registrazione termina.

L'analisi dei detriti risultò compatibile con una disintegrazione della struttura dell'aereo quando esso si trovava ancora in volo. La conclusione a cui giunsero gli investigatori fu che il Boeing 707 incontrò subito dopo il decollo una violentissima turbolenza in un cielo perfettamente sereno che fece superare i limiti strutturali del velivolo. Si trattava di una situazione meteo che non è caratterizzata da fenomeni quali temporali, nubi, lampi e fulmini bensì cielo chiaro ma in presenza di quell'insidioso fenomeno che prende il nome di correnti convettive. Anche in questo incidente, come per China Eastern 5735, non vi fu alcuna comunicazione di emergenza proveniente dal velivolo. Altra analogia è che anche per i registratori dell'aereo cinese si parla di severi danneggiamenti.

Ora, venendo all'incidente occorso il 21 marzo scorso al Boeing 737 in servizio sul volo China Eastern 5735, dobbiamo osservare che inizialmente si è parlato sempre di condizioni meteo normali ma successivamente fonti cinesi hanno lanciato la notizia (2) che quattro ore prima della sciagura, la stazione meteorologica della città di Wuzhou (l'aereo è precipitato nel Teng County a Wuzhou) aveva rilasciato bollettini meteo che prevedevano nella notte tra il 21 e il 22 marzo

improvvisi cali di temperatura con precipitazioni; forte clima convettivo con forti venti. In città si prevedevano improvvisi cali di temperatura con intense piogge locali e possibilità di aree convettive come temporali e intensi venti. Nell'allerta si invitava a prestare attenzione per prevenire l'impatto di forti precipitazioni e severe condizioni climatiche convettive.



Notizie di immagine

Centro notizie > Esclusivo > Testo

Google Translate

## Un grave allarme meteo convettivo è stato emesso 4 ore prima dell'incidente dell'aereo passeggeri della Eastern Airlines



梧州气象

4小时前 来自 新版微博 weibo.com

【降温降雨消息】受较强冷空气和切变线共同影响，21日夜间至22日，全市有中雨，局部大雨到暴雨，并伴有短时雷暴大风等强对流天气。各地气温降幅达6~8℃，局部10℃以上。23日，全市阴天有小到中雨，局部大雨并伴短时雷暴大风等强对流天气。请注意防范强降雨及强对流天气带来的影响。

*La traduzione effettuata da Google della notizia diramata in lingua cinese circa le condizioni meteo vigenti nella zona dell'incidente*

Quest'ultimo termine usato di "condizioni meteo convettive" getta un nuovo allarmante spiraglio su ciò che potrebbe essere accaduto al Boeing 737 precipitato dopo aver subito una improvvisa destabilizzazione al livello di crociera di 29.000 piedi. In pratica una tragica ripetizione di quanto avvenuto al Boeing 707 della BOAC nel marzo del 1966.

Cosa si intende per "moti convettivi dell'aria"

L'aria si muove perché la superficie terrestre viene riscaldata in modo diseguale. Al variare della temperatura, varia la densità dell'aria e quindi la pressione atmosferica, si formano quindi delle forze che tendono a ripristinare l'equilibrio barico, mettendo in moto l'aria.

(1) Si trattava del velivolo immatricolato G-APFE. Il volo BOAC 911 era un servizio di linea da San Francisco a Hong Kong via Honolulu e Tokyo. Il Boeing 707 doveva arrivare all'aeroporto di Tokyo alle 16:45 del 4 marzo. Tuttavia, a causa delle cattive condizioni meteorologiche a Tokyo e perché il radar di avvicinamento era fuori servizio, l'aereo fu deviato a Fukuoka dove atterrò alle 18:00. Dopo aver trascorso la notte a Fukuoka, il volo 911 partì per Tokyo alle 11:25 e vi atterrò alle 12:43. Da qui l'aereo decollò poi per Hong Kong. Il rapporto investigativo su questo incidente è reperibile nel nostro sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

(2) <http://news.hnr.cn/djn/article/1/1505828077183528962>

**NL 21/2022 ; 15 aprile 2022**

***Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)***

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile

# E' uscito:



## **USTICA** *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto: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](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.