

L'INCIDENTE DELL'AVANA

Un Boeing 737-200 della Global Aerolineas Damojh (XA-UHZ) il quale operava un volo charterizzato per il vettore nazionale Cubana de Aviacion (CU972), è precipitato il 18 maggio durante la fase di salita un minuto dopo il decollo dall'aeroporto internazionale dell'Avana. A bordo 104 passeggeri e 9 membri di equipaggio. Per il momento sono segnalati 3 superstiti in condizioni critiche.

Erano le 12.08 ora locale e le condizioni meteo non presentavano alcuna criticità. Malgrado l'aereo abbia sfiorato alcuni edifici non vengono segnalate vittime a terra.

Nei minuti successivi al disastro alcuni media cubani avevano riportato la notizia che l'aereo incidentato appartenesse alla compagnia italiana Blue Panorama e ciò perchè proprio in questi ultimi giorni sull'aeroporto dell'Havana un 737 di questa compagnia (I-BPAC) ha svolto collegamenti per conto della Cubana de Aviacion. Per questo motivo ieri diffondendo la nostra flashnews abbiamo voluto precisare che la Blue Panorama non era coinvolta nell'incidente.

La Cubana de Aviacion ha postato un numero di telefono per i contatti con i parenti delle vittime e nel relativo post viene precisato trattarsi del volo DMJ-972 , ciò conferma che il volo era svolto dalla compagnia messicana Global Aerolineas Damojh

Solo 5 passeggeri risultano essere stranieri e non cubani ma al momento non è stata diffusa ancora la loro nazionalità.

L'aereo era uscito dalla fabbrica nel 1979. Ricordiamo che la serie 100/200 del B737 risale al 1964, il primo 737-100 ha effettuato il suo primo volo nel mese di aprile 1967 ed è entrato in servizio l'anno successivo con la compagnia aerea tedesca Lufthansa. Un anno dopo è entrato in servizio il modello allungato 737-200. Durante gli anni 1980, Boeing ha proposto poi i modelli successivi fino ad arrivare all'attuale serie 800 / 900.

Non siamo in grado di commentare la qualità della manutenzione della compagnia messicana crediamo tuttavia che la vetustà del velivolo non sia la causa diretta di questo evento il quale nella sua dinamica e nei suoi tempi fa tornare alla mente un altro incidente occorso il 31 ottobre 1996.

Quel giorno un volo di linea della brasiliana TAM Airlines, in partenza dall'Aeroporto di San Paolo-Congonhas con destinazione Rio de Janeiro si schiantò in una zona residenziale poco dopo il decollo dall'Aeroporto di San Paolo-Congonhas. Nello schianto perirono le 96 persone a bordo oltre ad altre tre nella zona residenziale distrutta dal Fokker-100.

Subito dopo il decollo l'aereo iniziò ad inclinarsi verso destra. Nella cabina i piloti notarono più volte uno spostamento della manetta relativa al motore numero 2 in posizione di potenza minima, e attribuirono ciò a un malfunzionamento del sistema Autothrottle. Portata la manetta di nuovo al massimo, l'aereo ricominciò ad inclinarsi fino a 90 gradi, assumendo un assetto discendente. Ad appena 24 secondi dalla partenza, il volo 402 si schiantò al suolo.

La commissione di inchiesta brasiliana attribuì il disastro ad **una improvvisa attivazione dell'inversore di spinta** del motore destro, probabilmente causata da vari guasti elettrici e da un mancato funzionamento del sistema di rivelazione del contatto del carrello con il suolo.

Nonostante il sistema di protezione in caso di attivazione dell'inversore di spinta funzionò

correttamente spostando la manetta del motore interessato alla minima potenza, il caso vuole che i piloti avessero riscontrato durante il rullaggio un guasto al sistema di Autothrottle, attribuendo la perdita di potenza del motore a un guasto del sistema automatico.

Rimane da confermare se il volo della Damojh operasse un servizio regolare di linea “scheduled” sia pur se svolto da un secondo vettore, o se il volo fosse stato noleggiato da un tour operator e come tale si possa considerare a tutti gli effetti un volo charter.

La compagnia messicana Global Aerolineas Damojh è nata nel 1990 e non svolge servizi regolari di linea bensì opera nel leasing aeronautico in pratica cedendo temporaneamente ad altre compagnie i suoi aerei e equipaggi. La flotta risultava formata da tre Boeing 737, ora ridotta a due esemplari.

Safety Newsletter 23/2018 del 19 Maggio 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con “coda pesante” (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)

www.air-accidents.com