

AEROFLOT-1492 PRIMO AGGIORNAMENTO

Solitamente se un imprevisto tecnico avviene dopo il decollo o durante la fase di salita, il pilota chiede di poter scaricare il carburante prima di ritornare a terra. Nel caso dell'incidente al volo Aeroflot 1492 ciò non è avvenuto e l'aereo è tornato di gran fretta all'aeroporto di partenza: è questo un elemento da tener presente nel formulare ipotesi su ciò che possa essere accaduto. Evidentemente il velivolo correva un grave e imminente pericolo tale da dover senza alcun indugio tornare a terra. Uno di questi motivi potrebbe essere un *incendio a bordo*, ma le immagini finora disponibili sembrano indicare che non si sono viste fiamme o fumo provenire dall'aereo quando questo è apparso sulla pista 24L dello Sheremetyevo. L'incendio si è sviluppato solo dopo che l'aereo ha toccato la pista con un atterraggio "pesante" che ha causato il contatto dei motori con la superficie della pista. E' da questo contatto che si sarebbe sviluppato l'incendio. Al momento non risultano comunicazioni T/B/T tramite le quali l'equipaggio avrebbe dichiarato una qualche specifica emergenza.

L'aereo era il Sukhoi 100-95 (RA89098 ; c/n 95135) costruito nel 2017. Era decollato da Sheremetyevo con destinazione Murmansk alle ore 18.04 locali ed è tornato a terra alle ore 18.31 . A bordo 78 occupanti (73+5). Al momento risultano 13 vittime, ma il numero potrebbe essere destinato a salire. Le condizioni meteo non erano assolutamente proibitive e pertanto non dovrebbero avere alcun collegamento con la sciagura.

Questo modello di aereo ha una storia alquanto controversa caratterizzata da un incidente mortale fin da uno dei suoi primi voli dimostrativi. Il 9 maggio del 2012 un prototipo ancora con il brand della Sukhoi Civil Aircraft impattò una montagna provocando la morte di tutti i 45 a bordo (1). L'aereo è stato costruito in 150 esemplari ed è tutt'oggi in servizio presso compagnie russe quali la YAMAL, la AZIMUTH, la YAKUTIA, la SEVERSTAL, l'AEROFLOT e la GAZPROMAVIA. Il maggior operatore al di fuori della Russia è il vettore messicano Interjet che ne ha in flotta ben 22 esemplari.

La compagnia irlandese CityJet che lo aveva messo in linea lo ha ritirato dal servizio in quanto l'aereo era oggetto di frequenti problemi tecnici.

Nel marzo del 2012 l'Aeroflot che allora ne aveva in linea 6 esemplari (oggi 50) poteva usare i Sukhoi solo con una media giornaliera di 3,9 ore al giorno invece delle normali 9/12 a causa di guasti e di ritardi nella consegna dei pezzi di ricambio.

La compagnia armena Armavia è stata la prima compagnia a mettere in linea il Sukhoi 100 (21 aprile 2011) sulla linea Yerevan-Mosca me appena pochi mesi dopo, ad agosto, annunciò che avrebbe restituito entrambi i due velivoli in suo possesso al costruttore.

(1) Registration 97004 c/n 95004

Safety Newsletter 22/2019 del 2 Maggio 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019** : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019** : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019** : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019** : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
- 21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
- 22/2019** : L'importanza dell'esperienza dei piloti (2 maggio 2019)

www.air-accidents.com