

IL PUNTO SU AIR INDIA EXPRESS volo 1344

Come abbiamo avuto modo di annotare nella prima nostra newsletter sull'incidente occorso ieri, 7 agosto, a Calicutal durante la fase di atterraggio al volo AIX1344, la stessa compagnia aerea in data 22 maggio 2010 aveva avuto un altro incidente (volo Air India Express n. 812 ,VT-AXV) sempre con un Boeing 737-800, sempre con le stesse modalità: superata fine pista all'aeroporto di Mangalore 158 persone perirono, solo 8 i sopravvissuti.

Stante le analogia fra i due incidenti crediamo opportuno rendere noto cosa la Commissione di Inchiesta appurò per l'incidente del 2010 e quali raccomandazioni fece.

“La Commissione di inchiesta ha stabilito che la causa dell'incidente è stata la negligenza da parte del capitano di non voler interrompere un avvicinamento non stabilizzato nonché la sua insistenza nel voler procedere con l'atterraggio malgrado il primo ufficiale per ben tre volte gli avesse detto di effettuare una riattaccata (go-around) e i ripetuti avvertimenti sonori provenienti dall'EGPWS.” (1)

Venne inoltre indicato anche un fattore contributivo:

Il capitano durante il volo aveva dormito a lungo e il tempo intercorso fra la sveglia e la ripresa dei comandi era stato troppo breve, ciò avrebbe provocato quella che in gergo viene chiamata “*sleep inertia*” la quale potrebbe aver svolto un ruolo fondamentale nell'incidente.



Photo 3: Rescue and Fire Fighting at the Crash Site

Così è finito il B737 del primo incidente avvenuto nel 2010 a Mangalore (immagine tratta dalla pag. 40 del Rapporto Investigativo)

Ma nello stesso rapporto si metteva anche in evidenza la crescita esponenziale che aveva avuto la compagnia negli ultimi anni avvertendo dei rischi in essa insiti:

“Fin dalla sua nascita nel 2005, Air India Express è cresciuta rapidamente da una semplice compagnia con 3 aerei a 25 e ciò in un breve lasso di tempo di appena 4 anni. E’ anche aumentato il numero di voli da 26 a circa 210 a settimana nel 2009. Ulteriore crescita è prevista a breve termine con nuovi aerei e nuove rotte compresi i settori domestici.

Anche se tale crescita ha i suoi meriti, è necessario garantire che la stessa sia assicurata con risorse addizionali, infrastrutture e in particolare l’assunzione di manodopera debitamente qualificata.

Per raggiungere tali obiettivi si deve prestare la massima attenzione a questioni come l’addestramento e la sicurezza del volo alle quali dovrebbe essere data la massima importanza. “ (2)

Nello stesso rapporto investigativo si metteva in risalto la necessità che la compagnia meglio combinasse gli equipaggi in quanto gli stessi provenienti da fonti diverse e di diverse nazionalità , avrebbero potuto costituire un problema.

Ancora non abbiamo dettagli sufficienti sulla nuova sciagura, ma quanto avvenuto nel 2010, e soprattutto quanto raccomandato all’indomani di quell’incidente non crediamo sia stato completamente recepito e messo in atto dalla compagnia.



Così è finito il B737 del secondo incidente avvenuto il 7 agosto a Calicut

(1) Ground Proximity Warning System. Avverte l’equipaggio che l’aereo si trova troppo vicino al suolo.

(2) Pagina 116 del rapporto investigativo , capitolo 4.1.2 “Need for Calibrated Growth of Air India Express “

NL 23/2020 ; 8 agosto 2020

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.
- NL20 26 giugno, Sciagura Karachi, una incredibile notizia
- NL21 7 agosto Flashnews/1 su Air India Express 1344
- NL22 8 agosto Flashnews/2 su Air India Express 1344