

CIASCUN PILOTA AGIVA PER SUO CONTO

Il 5 aprile 2022, il Boeing 777 (1) operato da Air France, effettuava il volo di linea AF011 tra New York JFK e Parigi Charles de Gaulle. Quindici membri dell'equipaggio e 177 passeggeri erano a bordo. Giunti in prossimità di Parigi l'equipaggio si preparava per un avvicinamento ILS sulla pista 26L. Le condizioni meteorologiche erano del tutto "normali": vento 230, 8 kt, visibilità 3.000 m, cielo coperto 300 ft, temperatura 9° C. A sinistra sedeva il capitano il quale però era il PM ovvero il pilota Monitoring, a destra il co-pilota agiva come PF ovvero il pilota Flying.

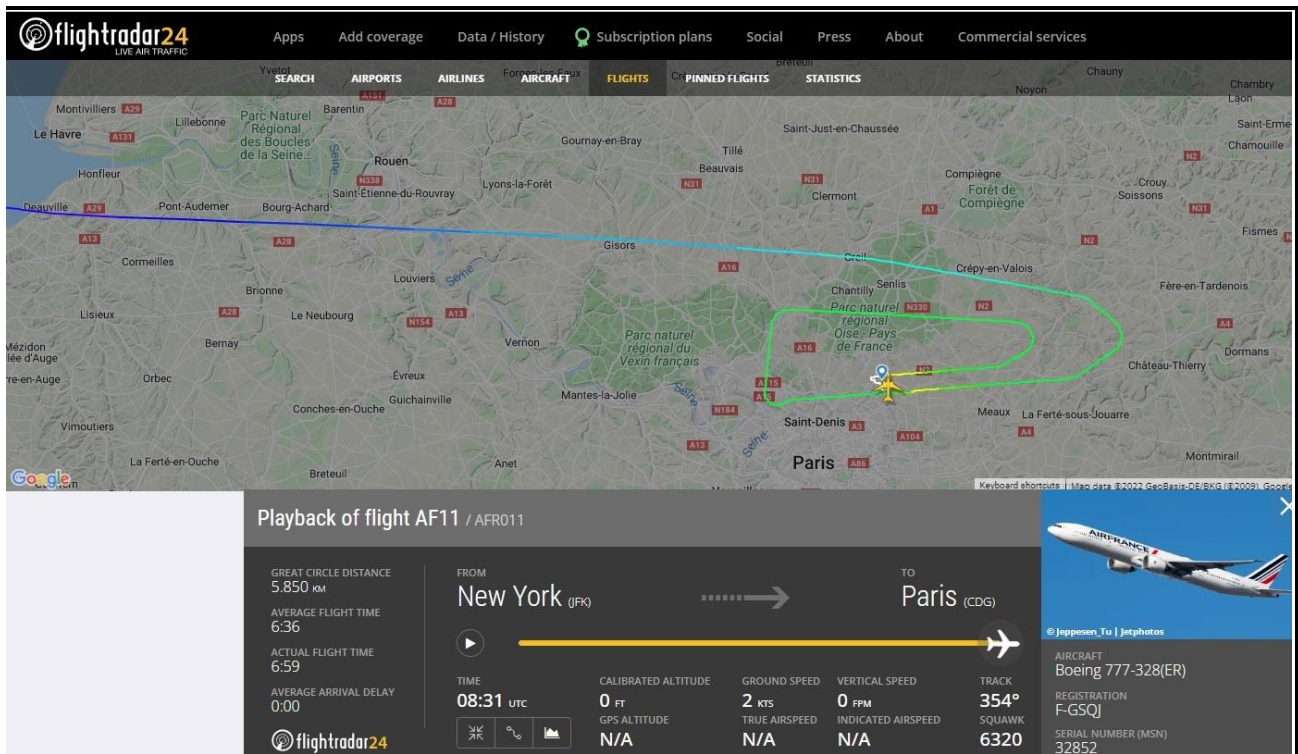
In finale, il velivolo si era stabilizzato sia sul localizer come pure sul glideslope dell' ILS. Alle **07:49 (UTC)**, l'equipaggio era stato autorizzato ad atterrare. I due piloti configuravano il velivolo per l'atterraggio, la velocità selezionata era di 140 kt. L'equipaggio ha normalmente eseguito la lista di controllo "Landing".

Alle **07:50:20**, quando il velivolo si trovava ad un'altitudine di 1.670 ft iniziava in pratica il problema che ha generato l'incidente classificato dalla BEA francese come "serio". (2) Il PF ha continuato l'avvicinamento in volo manuale scollegando l'autopilota (AP), lasciando la auto throttle (AT) e il direttore di volo (FD) attivati. Ha quindi effettuato degli input sui comandi per circa 15 secondi. Il velivolo ha seguito il movimento dei comandi rimanendo in questo frangente sulla corretta traiettoria ILS.

Alle **07:51:06**, il copilota (PF) esprimeva stupore riguardo all'angolo di inclinazione del velivolo. A sua volta anche il capitano (PM) esprimeva la sua sorpresa per la deviazione che il velivolo stava assumendo rispetto alla prevista traiettoria sull'ILS.

Alle **07:51:12**, quando il velivolo si trovava ad un'altitudine di 1.115 piedi, inclinato di 7° a sinistra, l'equipaggio decideva di effettuare un go-around. Le analisi successivamente condotte sul registratore di volo hanno svelato che entrambi i piloti **hanno effettuato simultaneamente degli input sui comandi non coordinandosi fra loro**. In base a quanto finora trapelato (rapporto preliminare e notizie di stampa) sembrerebbe che la "perdita di controllo" (3) riportato dall'equipaggio dipendesse dal particolare ognuno dei due piloti agiva in maniera autonoma. Alle **07:51:16**, il capitano commenta che l'aereo stava andando a sinistra. Le colonne di controllo sono risultate desincronizzate per 14 secondi a causa di forze opposte agenti su di esse. Il capitano teneva la colonna di controllo in una posizione leggermente in basso mentre il copilota ha fatto diversi input più pronunciati verso l'alto. L'aereo è infine atterrato alle 08.31 sulla pista 27 senza ulteriori problemi.

Ovviamente tutto ciò non poteva non causare oscillazioni e sbandate (pitch e bank) ed è stato in questo frangente che si è parlato di perdita di controllo del velivolo. Le verifiche comunque eseguite hanno permesso di appurare che nessun avviso di avaria è stato attivato durante l'evento e nessuna anomalia tecnica è stata riscontrata al velivolo.



L'immagine tratta dal sito flightradar24 mostra la riattaccata fatta dal Boeing 777 prima di atterre sulla pista 27 del CDG.

- (1) Il Boeing 777 è immatricolato F-GSQJ, c/n 32852/510
- (2) Il rapporto preliminare (3 pagine) emesso dalla BEA sull'incidente porta la data del 27 aprile 2022 ed è stato caricato nel nostro database nella sezione "Other Investigation Reports"
- (3) Va precisato che nel rapporto preliminare della BEA non si parla di perdita di controllo ma ci si limita a sommarizzare gli input dati dall'equipaggio ai comandi dell'aereo.

NL 23/2022 ; 3 Maggio 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
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 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

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

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

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

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