

## TAIL STRIKE A MALPENSA

L'ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo) ha rilasciato in data 15 aprile 2021 la Relazione di inchiesta in merito all'inconveniente grave occorso il 17 agosto 2017 a Malpensa ad un Airbus 320 di Alitalia (1). A bordo del velivolo vi erano 6 membri di equipaggio e 103 passeggeri.

L'Airbus che operava il volo AZ9041 ha subito un colpo di coda durante il decollo dalla pista 35R dell'aeroporto di Milano-Malpensa. Il decollo è stato interrotto e l'aereo riportato al piazzale. La parte inferiore della fusoliera ha subito un danno da abrasione di 1,80 m e un danno al pilone di scarico.



Foto 1: danneggiamenti sulla parte posteriore-inferiore della fusoliera dell'aeromobile A320 marche EI-DTB.

La tratta in cui si è verificato l'evento era la quarta e ultima di una rotazione giornaliera, con partenza e arrivo all'aeroporto di Roma-Fiumicino. Il volo era operato per conto di una compagnia marittima specializzata in crociere. Le prime due tratte consistevano in un volo multitratta da FCO a Milano-Malpensa e Amburgo. Le ultime due tratte (terza e quarta) consistevano nel volo di ritorno HAM-MXP-FCO. A Malpensa alcuni passeggeri sarebbero sbarcati, e poi l'Airbus sarebbe tornato a FCO con i passeggeri rimasti.

Nella terza tratta è avvenuto l'imbarco di 171 passeggeri ad Amburgo, 68 dei quali con MXP come destinazione e 103 diretti invece a Fiumicino. Quindi nel momento dell'incidente solo quest'ultimi erano presenti a bordo. L'handler di Amburgo nell'accettare i 171 passeggeri, **assegnava i posti dopo la fila 12 ai passeggeri di FCO e i posti dalla fila 1 alla 12 ai passeggeri di MXP**; inoltre, i bagagli da sbarcare (3 ULD) a MPX sono stati collocati nella stiva di prua; questa distribuzione aveva lo scopo di facilitare le operazioni di sbarco e refitting a Malpensa.

Alitalia utilizza un software specifico per il Load Sheet il quale però non era disponibile ad Amburgo in quanto questa non era una destinazione regolare per la compagnia. Invece una copia del foglio di carico cartaceo veniva inviata via e-mail al controllore di carico della compagnia aerea a Fiumicino. Questo foglio di carico non era progettato per un volo a più tratte, quindi il controllore del carico di Alitalia a FCO ha generato un foglio di carico per MXP utilizzando il software della compagnia aerea, inserendo una configurazione ragionevole di posti, assumendo una distribuzione omogenea a bordo. Dopo l'atterraggio a MXP, i passeggeri della parte anteriore della cabina (file 1-12) sono sbarcati e i passeggeri di FCO sono rimasti nei loro posti nelle file da 13 in su. Così, il foglio di carico preparato per il volo non rifletteva l'effettiva distribuzione dei pesi. Avverte la Relazione:

L'analisi dei documenti ricevuti ha evidenziato che la "catena di eventi" che ha portato ad una significativa condizione di sbilanciamento dell'aeromobile al momento del decollo è stata originata da una trasmissione di dati non convalidati sulla disposizione dei passeggeri a bordo tra gli *handler* presenti sugli aeroporti ed il controllore di carico della compagnia aerea a FCO, incaricato della produzione del LS (*load sheet*) relativo alle tratte HAM-MXP-FCO.

**Cause: la causa del grave incidente è nell'ambito dei fattori umani/organizzativi. A seguito di un'inadeguata distribuzione dei passeggeri a bordo, all'inizio della corsa di decollo si è verificata una condizione di grave squilibrio dell'aeromobile.**

Fattori contributivi:

- la scarsa frequenza con cui venivano operati i voli multilivello da parte della compagnia coinvolta nell'evento;
- l'inadeguata procedura di controllo delle fasi di carico e centraggio dovuta essenzialmente ad un insufficiente scambio di informazioni tra gli handler e l'Ufficio Controllo Carico dell'operatore, anche a causa dell'inadeguatezza, per i voli multi-leg, del modulo utilizzato per comunicare la distribuzione del carico;
- il mancato controllo visivo da parte dell'equipaggio di volo dell'effettiva distribuzione dei passeggeri a bordo prima del decollo, contrariamente a quanto indicato nel foglio di carico;
- la mancata percezione da parte dell'equipaggio di cabina che la distribuzione dei passeggeri a bordo fosse critica per la sicurezza del volo;
- la mancata percezione da parte dell'equipaggio di cabina della effettiva criticità per la sicurezza del volo rappresentata dalla distribuzione dei passeggeri.

Nessun passeggero e nessun membro di equipaggio ha riportato ferite.

La procedura di ri-distribuzione dei passeggeri nei voli multitratta durante le soste dei quali un certo numero di passeggeri scende ed altri rimangono a bordo, ha già dato luogo a incidenti simili e l'ANSV lo ha ricordato in chiusura di quest'ultimo rapporto. (2)

(1) Il velivolo era l' EI-DTB (c/n 3815)

(2) In particolare ricordiamo l'incidente di Verona occorso il 1/9/2009 all'Airbus 320 bulgaro LZ-BHC .

**NL 24/2021 ; 16 aprile 2021**

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

#### **Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)**

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo

NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ucraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile

## ***Coming soon !***

**Vuoi sapere il record di sicurezza raggiunto dalla compagnia con cui volerai?**

**La risposta sarà presto disponibile:**

### ***THE SAFE AIRLINE***

*In formato ebook per assicurare tempestivi aggiornamenti*

Per ogni compagnia aerea la lista completa di tutti gli incidenti fatali occorsi dal 1951 al 2020, con relativa elaborazione nei confronti del numero anni in cui la compagnia ha operato. Una graduatoria che vi fornirà lo status sulla sicurezza che ogni vettore ha maturato nel corso della sua storia operativa.

