

## CONTROLLI ANTIDROGA CAUSANO DEPRESSURIZZAZIONE VELIVOLO

Il 6 dicembre 2019, un B-737-401 della compagnia venezuelana AVIOR (1) era in volo (ROI1521) fra Lima e Caracas con a bordo 133 passeggeri e 6 membri di equipaggio.

L'aereo era decollato alle 08.05 ora locale e in conformità al piano di volo saliva fino alla quota di crociera di FL330. Giunto in prossimità del VOR di Salinas (SLS) l'aereo veniva autorizzato a procedere direttamente verso Tarapoto VOR. Ma a circa 122 MN (miglia nautiche) da Tarapoto, alle ore 08:40 circa, si verificava una improvvisa depressurizzazione del velivolo.



*In blu la rotta originale che avrebbe dovuto seguire il volo ROI1521, in rosso quella effettivamente percorsa*

Immediatamente l'equipaggio procedeva ai controlli del caso e richiedeva una discesa di emergenza. Nel frattempo in cabina fuoriuscivano le maschere di ossigeno.

Inizialmente il 737 scendeva a FL190 la *Area Minimum Altitude (AMA)* sopra le notevoli elevazioni della Cordigliera delle Ande.

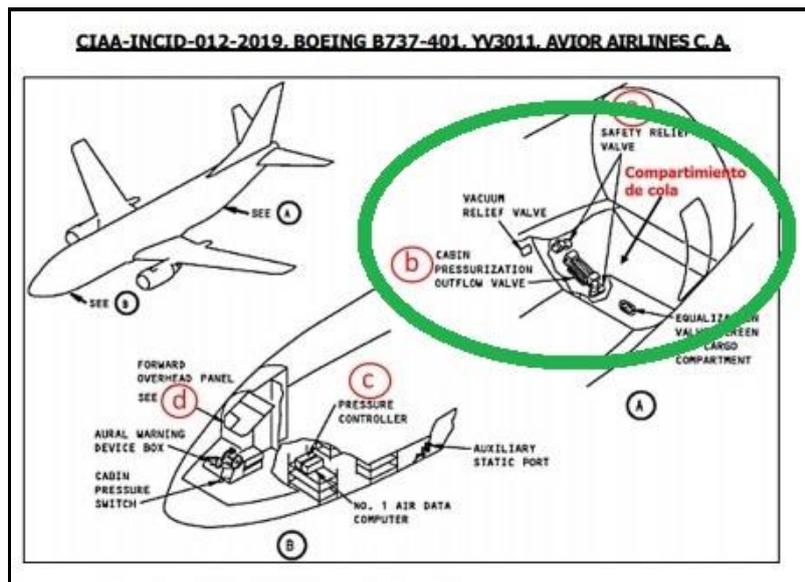
Si decideva di effettuare un atterraggio di emergenza all'aeroporto più vicino, quello di Tarapoto. Dal FL190 il 737 veniva autorizzato a FL90 per poi essere immediatamente vettorato verso la pista 35 di Tarapoto ove atterrava in sicurezza.

Nel corso dell'emergenza di depressurizzazione della cabina, tutte le maschere di ossigeno uscivano dagli alloggiamenti, tuttavia un neonato non aveva ricevuto abbastanza ossigeno e necessitava di immediate cure.

Una volta a terra il neonato è stato trasportato all'ospedale più vicino dove veniva stabilizzato e successivamente dimesso. L'incidente quindi non aveva provocato alcun ferito.

Le indagini sull'insolito e grave evento sono state condotte dall'agenzia investigativa peruviana CIAA la quale in questi giorni ha emesso il rapporto definitivo.

L'indagine ha stabilito che la presenza di materiale isolato ISOLATION BLANKET (rivestimento interno del compartimento di coda dell'aereo) ostruiva il funzionamento delle valvole "Outflow" e "Safety Relief", generando così una depressurizzazione improvvisa e incontrollata dell'aereo. Il materiale era letteralmente ammassato: nell'immagine sottostante abbiamo evidenziato con circolo verde la zona della coda nella quale è situata la valvola in questione.



La valvola è quella che controlla l'uscita dell'aria pressurizzata all'interno del velivolo. L'uscita dell'aria pressurizzata infatti è controllata dalla valvola di efflusso principale che mantiene la diffusione ottimale a secondo dell'altitudine del velivolo. Dopo l'atterraggio la valvola attraverso un'interconnessione con il carrello di atterraggio, comanda alla serranda della valvola di portarsi in posizione aperta, per equalizzare le pressioni con l'esterno dell'aereo.

L'immagine che segue (2) mostra l'ostruzione provocata dal materiale isolante nella zona della coda, così come è apparsa agli occhi degli investigatori.



Fotografía cercana de la SAFETY RELIEF VALVE, nótese la presencia del material de aislamiento (ISOLATION BLANKET) que impide su normal funcionamiento.

#### *PROBABLE CAUSA*

Avaria nel funzionamento delle valvole di scarico e di sicurezza del sistema di pressurizzazione dell'aeromobile, dovuta all'assorbimento e al blocco con la copertura di isolamento dell'aereo, (isolamento che copre le pareti), non sigillata per ragioni sconosciute nel compartimento di coda dell'aereo, causando un'improvvisa depressurizzazione in volo.

#### *FATTORE CONTRIBUENTE*

Inesistenza di procedure regolari di ispezione che tenessero conto dei continui controlli antidroga fatti nel compartimento di coda dell'aereo, dove sono installate entrambe le valvole. Fatto questo che potrebbe aver causato il guasto dovuto al mancato fissaggio della copertura di isolamento e di una probabile non applicazione delle procedure tecniche del manuale del fabbricante.

- (1) L'aereo era immatricolato YV-3011 c/n 23989
- (2) La foto è tratta dalla pagina 23 del rapporto

### *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 Ukraino	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
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 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.

