

ANCORA BUIO SULLE CAUSE DI CHINA EASTERN 5735

Il 21 marzo 2022 un Boeing 737-800 della China Eastern (1) che effettuava il volo domestico MU-5735 da Kunming a Guangzhou con 123 passeggeri e 9 membri dell'equipaggio a bordo, era in rotta a 8900 metri/FL290 a circa 130 miglia a ovest di Guangzhou, prossimo ormai al punto di inizio della discesa, quando l'aereo improvvisamente alle 14:20L (06:20Z) ha perso quota e ha colpito il suolo a circa 119 miglia a ovest di Guangzhou in un terreno montuoso. Nessuno degli occupanti è sopravvissuto all'incidente. Ad oggi, malgrado i registratori di volo siano stati recuperati nulla è ancora trapelato circa le cause di questa sciagura, la peggiore del 2022. Gli altri tre incidenti fatali avvenuti lo scorso anno a velivoli di linea passeggeri in servizio regolare (*scheduled*) sono stati:

- 26 febbraio: Cessna 208 della AB Aviation (5H-MZA), 14 vittime.
- 29 maggio: DCH6 della Tara Air (9N-AET), 22 vittime.
- 6 novembre: ATR42 della compagnia del Tanzania Precision Air (5H-PWF). 19 vittime su 43 occupanti a bordo.

I pochi scarni comunicati emessi dalle autorità cinesi sono vaghi e alquanto di routine. *"Poiché l'incidente è molto complicato ed estremamente raro, le indagini stanno proseguendo in modo approfondito"*, ha affermato il CAAC, Civil Aviation Administration of China, aggiungendo che gli esperti hanno ispezionato più di 100 pezzi di relitto.

"A seguito di ciò, il team investigativo tecnico continuerà a svolgere lavori, analisi delle cause, esperimenti e verifiche e rilascerà informazioni pertinenti in modo tempestivo in base allo stato di avanzamento dell'indagine".

L'ultimo comunicato è stato emesso il 20 marzo di quest'anno: in quella data la CAAC ha dichiarato che l'indagine è in pieno svolgimento, il team di investigazione tecnica ha condotto ispezioni dettagliate sui rottami cercando di determinare lo stato di funzionamento degli elementi di controllo, ha condotto esperimenti e analisi su più di 100 pezzi ritenuti importanti. Inoltre, sono stati studiati la manutenzione, l'organizzazione e la gestione della compagnia aerea, i servizi di controllo del traffico aereo, il supporto a terra dell'aeroporto, il weight & balance, i bagagli, le merci, la posta e le eventuali merci pericolose. Sono stati effettuati studi sulle prestazioni, simulazioni e convalide utilizzando simulatori di volo e velivoli reali. Tuttavia, l'incidente è molto complicato e molto raro, quindi l'indagine è ancora in corso.

Mao Yanfeng, responsabile delle indagini sugli incidenti presso la CAAC, ha dichiarato che il volo 5735 non aveva incontrato condizioni meteorologiche critiche. Nelle parti recuperate non sono stati rilevati componenti di esplosivi. Subito dopo l'incidente, è stato suggerito un guasto catastrofico del piano di coda (ad esempio, un problema allo stabilizzatore) e il sabotaggio (come

un pilota che si è schiantato intenzionalmente); queste due possibili cause non risultano essere state scartate e sono ancora al vaglio degli investigatori.

L'aereo era alimentato da due motori turbofan CFM56-7B26E. Aveva volato per la prima volta il 5 giugno 2015 ed era stato consegnato nuovo alla China Eastern.

Da notare che il 737 incidentato non era dotato del Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS) il dispositivo utilizzato sul più recente 737 MAX che ha portato ai due incidenti mortali nel 2018 e 2019 e al conseguente fermo della flotta di questi velivoli. (3)

Nella letteratura degli incidenti aerei non sono presenti molti "malfunzionamenti" che possono portare un aereo di linea da una fase di crociera stabile a una picchiata verso il suolo in meno di due minuti. Perdere 5500 metri di altitudine in 45 secondi, come è stato dichiarato dagli inquirenti, equivale a una velocità di decadimento di 24.000 piedi al minuto. Una velocità di decadimento che è più del doppio di quella con cui "normalmente" un aereo cade dal cielo. Ricordiamo ad esempio che AF447 (2) ha avuto un rateo di 10000 fpm nella sua caduta.



L'aereo incidentato. Il 737 immatricolato B1791

Inutile sottolineare che questo protrarsi delle indagini, senza giungere ad un punto fermo sulla causa della sciagura, genera non poco nervosismo negli ambienti dell'aviazione civile internazionale. Oltre alla CAAC alle indagini partecipa attivamente anche la Boeing che ha tutto l'interesse di chiudere al più presto il caso.

- (1) Immatricolazione B-1791, vedi ns precedenti Newsletters 12, 13, 24 emesse nel 2022
- (2) Air France volo 447 Rio de Janeiro-Parigi, Airbus 330 (F-GZCP), precipitato nell'Oceano Atlantico il 1 giugno 2009. 228 vittime
- (3) Lion Air volo 610, 29 ottobre 2018, 189 vittime; Ethiopian Airlines volo 302, 10 marzo 2019, 157 vittime.

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare:China AI 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno

E'uscito:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. 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.