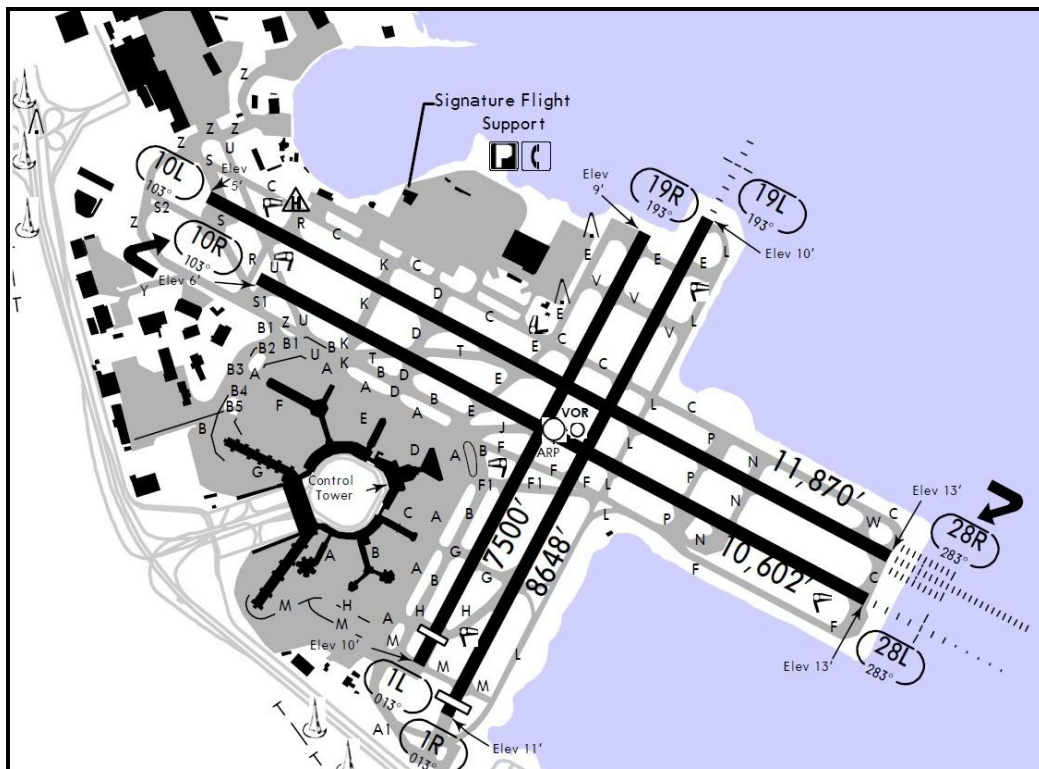


LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO

All'aeroporto internazionale di San Francisco il 6 luglio 2013 è stata la pista 28L a salire agli onori delle cronache per il disastro avvenuto al volo 214 dell'Asiana il quale precipitò poco prima della testata pista (1). Il 7 luglio di quest'anno è stata la volta della 28R e in questa occasione l'incidente avrebbe potuto assumere conseguenze catastrofiche coinvolgendo ben cinque velivoli: due B787 e un B737 della United, un A340 della Philippine Airlines che si trovano tutti sulla bretella di rullaggio "C" in attesa di poter decollare, e un A320 della Air Canada in fase di atterraggio.



Nella mappa dell'aeroporto di SFO che mostriamo, la bretella "C" è ben visibile immediatamente a destra della 28R, pista sulla quale era stato autorizzato all'atterraggio l'Airbus 320 della Air Canada (C-FKCK) proveniente da Toronto.

Erano le 23.50 ora locale, quindi condizioni notturne, quando l'A320 in contatto con la torre ottiene conferma per l'atterraggio sulla 28 destra. Tuttavia dall'Airbus chiedono conferma se la pista è quella giusta dal momento che dicono di vedere delle luci sull'asfalto. La torre ri-conferma che sono autorizzati sulla 28 destra; l'aereo continua sulla sua traiettoria. A questo punto da uno dei quattro aerei fermi sulla bretella di rullaggio qualcuno nota che l'A320 si sta dirigendo verso di loro e lancia via radio una esclamazione:

"United One, Air Canada just flew directly over us."

E si ode una seconda voce:

"Where's this guy going? He's on the taxiway."

A quel punto la torre avverte di riattaccare. L'aereo sorvola di appena 30 metri il primo aereo in fila di rullaggio, quota leggermente superiore agli altri tre velivoli in sequenza e segue la procedura per un secondo avvicinamento, atterrando pochi minuti più tardi.

L'Airbus stava atterrando sulla bretella di raccordo anziché sulla pista cui era stato assegnato.

Tutto sarà chiarito dall'investigazione in corso, ma è indubbio che questo incidente presenta molti lati assurdi sui quali sarà interessante apprendere le spiegazioni.

Il primo punto che viene spontaneo chiedersi è se l'equipaggio abbia osservato i turni di riposo regolamentari perché quanto accaduto rasenta l'incredibile e potrebbe trovare giustificazione da uno stato di "fatigue". Di certo non è la prima volta che un aereo atterra sulla pista sbagliata ma è la prima volta che avviene nelle condizioni e circostanze presenti a San Francisco, dove vi era visibilità buona, nessun "lavoro in corso", una bretella occupata da quattro aerei e una pista attiva, da quel che è dato sapere, funzionante nella illuminazione e idonea all'atterraggio strumentale. Quindi:

- A) Visibilità buona, infatti l'aereo avverte di vedere luci sulla pista;
- B) La bretella "Charlie" non dispone delle luci di avvicinamento che invece ha la 28R;
- C) L'apparato ILS di cui è dotato la 28R avrebbe dovuto chiaramente mettere in guardia l'equipaggio che stavano procedendo sulla direzione sbagliata.

Non mancheremo di seguire gli sviluppi di questo incidente e informarne i nostri lettori.

Circa l'Air Canada va annotato che in data 18 maggio 2017, il *Transportation Safety Board of Canada* ha concluso l'investigazione relativa all'incidente avvenuto ad un altro A320 della compagnia il quale in data 29 marzo 2015 (2) mentre stava effettuando un avvicinamento anch'esso in notturna alla pista 05 di Halifax, dopo aver colpito alcuni pali della luce è atterrato corto di 740 piedi prima della testata pista. Nessuna vittima ma l'aereo è andato distrutto. Il rapporto per chi volesse leggerlo è stato incluso nel nostro database.

- (1) In quell'incidente vi furono 3 vittime. Il volo proveniva da Seoul. Si è trattato del primo incidente mortale per un Boeing 777.
- (2) A320-211 (C-FTJP), Rapporto investigativo A15H0002

Newsletters emesse nel corso del 2017:

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)

www.air-accidents.com