

FRENI SURRISCALDATI, MA PER I MEDIA “FUOCO & FIAMME”

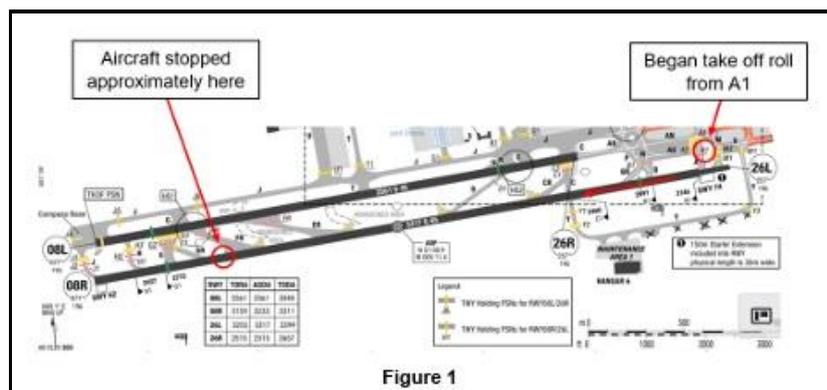
Questo incidente avvenuto a Gatwick il 28 giugno 2024 e del quale l'otto maggio scorso è stato rilasciato il Rapporto investigativo (1) permette di evidenziare ancora una volta la pessima abitudine che hanno i media di terrorizzare l'opinione pubblica con titoli che non rispecchiano affatto quanto in realtà avvenuto.

Il Boeing 777 della British Airways stava decollando dall'aeroporto di Londra Gatwick dalla pista 26L con destinazione Vancouver, a bordo 13 membri di equipaggio e 334 passeggeri. (2)

Ciò che è accaduto è di una semplicità disarmante quanto del tutto inusuale: quando l'aeromobile aveva raggiunto la fatidica V1, il copilota (che era il PF, Pilot Flying) ha inavvertitamente iniziato a ritardare le leve di spinta, invece di togliere la mano da esse per continuare il decollo ed effettuare il *lift off*.

Contemporaneamente, il comandante aveva chiamato “rotate” e mentre la velocità all'aria continuava ad aumentare fino a Vr 2 il copilota si rendeva conto del suo errore involontario e faceva avanzare di nuovo momentaneamente le leve di spinta, prima di eseguire la procedura RTO, ovvero di *Rejected Take Off*.

L'aereo si fermava prima delle ultime intersezioni della pista come da immagine sottostante. Il servizio di soccorso e antincendio dell'aeroporto è intervenuto sull'aeromobile e ha spento un incendio provocato dai freni caldi del carrello principale destro.



Di prassi la chiamata V1 è una normale richiesta al copilota di muovere la mano sinistra durante la rullata di decollo, mentre si prepara a tirare indietro la colonna di comando con la mano destra. Tuttavia, egli ha involontariamente tirato indietro la mano sinistra. La “sequenza di azioni” risultante assomigliava alle manovre di RTO o di atterraggio, piuttosto che a un normale decollo.

In effetti non c'era alcun motivo evidente per cui il co-pilota si trovasse in questa situazione - ad esempio, non aveva cambiato di recente tipo di aeromobile, né si era esercitato in atterraggi o RTO in un simulatore - e il giorno stesso dell'incidente quando è stato interrogato non è stato in grado di precisare il motivo della sua azione. Qualsiasi decisione di fermare un aeromobile dovrebbe essere presa da V1, in modo da fermare la corsa a quel punto. Il copilota ha prima ritardato le leve di spinta a V1, mentre la successiva, istintiva, riapplicazione della spinta avrebbe ostacolato le prestazioni di arresto dell'aeromobile; dopo un attimo di riflessione consapevole, si è impegnato nella procedura RTO, ritardando completamente le leve di spinta a circa 2 KIAS (knots Indicated airspeed) sopra V1. L'inerzia dell'aeromobile ha fatto sì che la sua velocità aumentasse di altri 5 KIAS prima che, nelle condizioni di prestazione piuttosto favorevoli, si fermasse a una certa distanza dalla fine della superficie della pista. Il rapporto annota che l'equipaggio risulta comunque aver eseguito la RTO e le azioni successive con calma ed efficacia.

Il peso al decollo dell'aereo (TOW) era di 248 tonnellate, circa 20 tonnellate al di sotto del peso massimo al decollo (MTOW). Le condizioni meteorologiche erano vento contrario di 11 kit, temperatura di 18°C, QNH 1016 hPa e superficie della pista asciutta. La partenza dall'intersezione A1 richiedeva l'uso del flap 5, la

temperatura presunta 42°C e le velocità V1 160 kit, Vr 161 kit e V2 165 kit. Le leve di spinta sono state ritardate prima a circa 160 KIAS , poi di nuovo a circa 162 KIAS. Il 777 ha raggiunto i 167 KIAS prima di fermarsi.

L'incidente, avverte il rapporto, sottolinea la natura complessa della rullata di decollo. I piloti eseguono una serie di azioni motorie durante un normale decollo, ma si preparano anche mentalmente a decidere e a mettere in atto diverse sequenze di azioni nel caso fosse necessario un RTO. Oltre ai briefing di emergenza e per più equipaggi, i piloti possono migliorare le loro prestazioni individuali provando mentalmente quelle che potrebbero sembrare parti di routine di un'operazione, soprattutto dopo un periodo di assenza dal volo.

Il Boeing della British ha poi lasciato libera la pista dopo 40 minuti dall'evento e a Gatwick arrivi e partenze hanno potuto essere ripresi regolarmente dopo 50 minuti. Nessuno è stato ferito e l'aereo è stato rimesso in servizio.

Dopo la V1 è prassi che il pilota metta entrambe le mani sul timone per la rotazione. Quello che nel rapporto è mancante è un commento sul comportamento del comandante il quale aveva oltre 22mila ore di volo al suo attivo di cui quasi 19mila sul 777. Come abbiamo riportato, il co-pilota dopo aver riconosciuto il suo errore, ha avviato la RTO e l'ha gestita senza problemi, fra il completo *no comment* del comandante...

Tornando al nostro commento iniziale, non c'è stato panico a bordo perché dal cockpit i passeggeri erano stati avvisati che c'era un problema in cabina di pilotaggio, le fiamme e fuoco di cui si è parlato nei titoli riguardavano solo i freni surriscaldati, nessun danno all'aereo.

Il Rapporto completo su questo incidente è disponibile nel nostro sito sotto la sezione "Other Investigation Reports".

- (1) Rapporto AAIB n. 30154 ricompreso nel Bollettino 5/2025.
- (2) Aereo immatricolato G-VIIT, c/n 29962.

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



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 ne rimangono attive."