

DUE INCIDENTI IDENTICI

Se l'incidente avvenuto il 5 settembre 2015 nei cieli africani è passato sottotono sulla stampa mondiale è solo perché nello scontro fra due velivoli, l'executive è caduto (7 vittime) mentre il Boeing 737 è giunto a destinazione. Esattamente il contrario di un incidente identico nelle modalità avvenuto il 29 settembre 2006 allorché nei cieli del Brasile un 737 si scontrò con un Bombardier Legacy 600 e questa volta fu quest'ultimo che giunse indenne a destinazione mentre il 737 precipitò provocando la morte di tutti i 154 occupanti a bordo. In entrambi i casi all'origine delle tragedie una "toccata" delle ali fra i velivoli. (1)

E' davvero incredibile come a nove anni di distanza lo stesso scenario del Brasile si è ripetuto nei cieli d'Africa.

L'Agenzia investigativa del Senegal ha diramato un rapporto di 384 pagine sull'incidente avvenuto il 5 settembre 2015, allorché un Boeing 737-800 della compagnia CEIBA International (C3-LLY) in volo fra Dakar e Cotonou si è scontrato in volo con un BAe125 (6V-AIM) che volava in senso inverso da Ouagadougou a Dakar appartenente alla Senegalair. (2) Anche in questo caso, così come avvenuto in Brasile, il velivolo "superstite" nell'immediatezza dell'evento non ha affatto realizzato di essersi "scontrato" con un altro aereo.

Il BAe125 operava un volo ambulanza, era decollato da Ouagadougou alle 16.36 ora locale e si trovava alla quota di crociera di 340. Alle 17.13 i piloti contattavano il Controllo di Bamako chiedendo di poter salire a FL 380 a causa di formazioni temporalesche di fronte a loro. Il controllo autorizzava il volo a salire a 380, ma l'equipaggio tuttavia decise per il momento di continuare a mantenere livello 340 e avvisava il controllore in merito. Alle ore 18.00 l'executive veniva autorizzato a effettuare una deviazione di 10 miglia sempre a causa di formazioni nuvolose. Alle 18.04 l'ultimo contatto radio con il volo.

In direzione opposta intanto vi era il B737 della Ceiba International che volava a livello 350. Alle 18.12 le traiettorie dei due voli si andavano a intersecare. Alle 18.15 l'equipaggio del 737 avvertiva il controllo di Dakar avvertendolo di aver visto un altro velivolo procedere in direzione opposta che scendeva di quota. Inizialmente l'equipaggio del 737 precisò trattarsi di un "near miss collision".

Dakar a questo punto contattava il BA125 ma non otteneva risposta. Subito dopo, alle 18.16, il volo Celtic precisava che molto probabilmente il volo in questione aveva toccato l'ala del 737, ma non riscontrando alcun serio problema di condotta volo non dichiarava emergenza decidendo di proseguire verso la destinazione-capolinea di Malabo anziché effettuare la fermata intermedia a Cotonou.

Una volta a terra il danno è apparso in tutta evidenza con la parte superiore del winglet dell'ala destra notevolmente danneggiata.

Il contatto radio con il BAe125 non fu mai ristabilito malgrado l'aereo continuasse il volo: alle 18.22 il Controllo di Dakar aveva sui suoi schermi la traccia radar del BAe125 che mostrava una altitudine di 350 e proseguiva verso il VOR di Dakar, lo sorvolava e puntava verso l'Oceano. A quel punto la quota dell'aereo progressivamente diminuiva e la traccia radar veniva persa a 59 NM dallo scalo di Dakar, quando l'aereo si trovava ormai sull'Oceano Atlantico.



Immagine tratta dalla pagina 27 del Rapporto. Il cerchio evidenziatore è stato aggiunto da noi.



Questa seconda immagine è tratta da pagina 52 del Rapporto

Il relitto del BAe125 non è stato rintracciato quindi la Commissione di inchiesta non ha potuto lavorare sui suoi registratori di volo.

Ciò che appare certo è che malgrado l'aereo avesse dichiarato di mantenere il livello 340 si è scontrato con il 737 che, si è appurato, volava alla sua quota assegnata di 35.000 piedi.

Il fatto che l'executive ha continuato a volare fino al VOR di Dakar mantenendo la sua altitudine per ben 55 minuti dallo scontro senza dare alcuna comunicazione radio, sembrerebbe indicare la possibilità di una **depressurizzazione che ha reso incoscienti i piloti**.

L'incidente è avvenuto in una area non coperta dal servizio radar, tuttavia quando l'aereo è apparso sugli schermi di Dakar manteneva ancora la quota di 350 trasmettendo un errato codice squawk di 5004 anziché 5040 a lui assegnato.

Le autorità del Senegal durante la loro indagine hanno appurato che il BAe125 (primo volo 1979) aveva avuto precedenti problemi di errata lettura dell'altimetro. Stranamente, il rapporto della BEA non fa alcuna menzione circa eventuali *resolution advisory* generate dal TCAS del 737, ma i mancati allarmi potrebbero spiegarsi con gli eventuali difetti dell'altimetro del BAe125.

1) Le indagini svolte dal Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) brasiliano, si conclusero con un rapporto emesso il 10 dicembre 2008. Secondo quel rapporto l'incidente fu causato da errori commessi sia dai controllori del traffico aereo che dai piloti dell'executive, mentre l'NTSB statunitense stabilì che entrambi gli equipaggi agirono correttamente ma furono messi in rotta di collisione da vari errori individuali e istituzionali dell'ente per il controllo del traffico aereo.

2) BEA, Senegal: *ACCIDENT survenu le 05 septembre 2015 dans la FIR terrestre de DAKAR entre le Boeing 737-800 immatriculé 3C-LLY exploité par CEIBA Intercontinental et l'aéronef médicalisé HS 125-700A immatriculé 6V-AIM exploité par SENEGALAIR*. Il rapporto è datato primo agosto 2017.

Safety Newsletter 37/2017 del 5 Settembre 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "Other Investigation Reports")

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 DI 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 "BRETELLA" 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 DI BORDO (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)

30/2017: LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)

31/2017: UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)

32/2017: QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)

33/2017: IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)

34/2017: SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)

35/2017: L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA (8 agosto)

36/2017: UN INSOLITO TAIL STRIKE A MALPENSA (2 settembre)

www.air-accidents.com