

AEREI TROPPO FERMI A TERRA, MASSIMA ALLERTA

Il Safety Board olandese ha emesso un avvertimento di sicurezza per le compagnie aeree nazionali che hanno rimesso in servizio i loro aerei dopo che erano stati temporaneamente tenuti a terra causa Covid. Cosa ciò può significare per la sicurezza del volo è ben noto ricordando quanto avvenuto il 6 febbraio 1996 ad un velivolo che tornava in servizio dopo “appena” 20 giorni di blocco.

Il volo 301 di Birgenair era un volo charter della compagnia turca Birgenair in servizio fra Puerto Plata nella Repubblica Dominicana a Francoforte, via Gander, Canada. Il 6 febbraio 1996, il Boeing 757-200 che operava la rotta si schiantò poco dopo il decollo dall'aeroporto internazionale Gregorio Luperón di Puerto Plata. Tutte le 189 persone a bordo morirono. La causa fu un errore del pilota dopo aver ricevuto informazioni errate sulla velocità dell'aria da uno dei tubi di pitot, che gli investigatori ritennero fosse stato bloccato da un nido di vespe costruito al suo interno. L'aereo era rimasto inutilizzato per 20 giorni, e senza le previste coperture delle sonde pitot.

Questo tragico incidente ci rammenta quanto sia importante osservare le massime precauzioni prima di rimettere in servizio velivoli che sono stati a lungo fermi. Attualmente in Olanda il Dutch Safety Board sta indagando su due incidenti in cui gli aerei commerciali hanno avuto problemi con le indicazioni di velocità e altitudine subito dopo il decollo. Entrambi gli aerei erano stati messi fuori servizio prima dell'incidente a causa della pandemia COVID-19.

Il **3 ottobre 2020** un Boeing 737-800 della TUIfly è rientrato all'aeroporto di Amsterdam-Schiphol in seguito a un'anomalia di velocità.

Il **24 aprile 2021**, un Boeing 737-700 di Transavia ha deviato verso l'aeroporto di Amsterdam-Schiphol quando l'equipaggio di volo ha notato una discrepanza nei dati di altitudine e velocità aerea dopo il decollo dall'aeroporto di Rotterdam.

In uno di questi incidenti, una copertura protettiva non era stata rimossa, nell'altro incidente, alcuni tubi non erano stati ricollegati correttamente. In entrambi i casi, queste “sviste” hanno portato i piloti a ricevere informazioni errate su altitudine e velocità.

Con l'avviso di sicurezza, il Dutch Safety Board vuole allertare le compagnie aeree sui rischi che possono sorgere quando gli aerei vengono rimessi in servizio dopo un lungo periodo a terra. Ovviamente quanto precisato dall'ente olandese in realtà vale per tutte le compagnie aeree dei 5 continenti, tenuto conto che il blocco ha riguardato tutti i vettori.

NL 37/2021 ; 4 giugno 2021

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
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipotesi: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno



"Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020.

Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:
info@ibneditore.it