

INCIDENTE MEDELLIN: CONFERMATO CHE MANCAVA IL CARBURANTE

Il 29 novembre 2016 settantuno persone su 77 occupanti perdevano la vita a bordo del volo LAMIA 2933 che precipitava durante l'avvicinamento alla sua destinazione di Medellin in Colombia. L'aereo era partito dallo scalo di Viru Viru nella città di Santa Cruz de la Sierra. Molte delle vittime erano giocatori della squadra brasiliana di calcio della Chapecoense, in viaggio verso Medellín per disputare la finale della Coppa Sudamericana contro la squadra colombiana dell'Atlético Nacional.



Sia per i messaggi radio scambiati con l'ATC sia per il fatto che i rottami dell'aereo non mostravano tracce di incendio, apparve subito evidente che l'aereo era caduto con i serbatoi vuoti. Il rapporto emesso dalle autorità colombiane GRIAA, ha confermato tale ipotesi. Indica infatti il rapporto:

Cause probabili:

“Pianificazione e esecuzione del volo inadeguate poiché la quantità di carburante necessaria per volare dall'aeroporto di destinazione a un aeroporto alternato, o una quantità di carburante di riserva né il carburante contingente né il carburante minimo di atterraggio, sono stati presi in considerazione. Tali quantità di carburante sono espressamente richieste dai regolamenti per effettuare il tipo di volo internazionale svolto dal velivolo CP 2339.

Arresto sequenziale dei quattro motori mentre l'aeromobile era in discesa, ed effettuava un circuito di attesa sul punto GEMLI, a causa dell'esaurimento del carburante a bordo.

Processo decisionale inadeguato da parte della direzione della società proprietaria dell'aeromobile a causa della mancanza di sicurezza operativa.

Perdita di consapevolezza situazionale e processo decisionale sbagliato da parte dell'equipaggio che ha insistito per continuare un volo con una quantità estremamente limitata di carburante. L'equipaggio era consapevole del basso livello di carburante rimanente; tuttavia, i membri dell'equipaggio non hanno intrapreso le azioni correttive richieste per atterrare in un aeroporto e fare rifornimento, fatto che avrebbe consentito loro di continuare il volo in sicurezza.”

Fattori contributivi:

Configurazione anticipata del velivolo per l'atterraggio durante la discesa e sul circuito di attesa nel punto GEMLI poiché considerando l'assenza di spinta, questa configurazione ha influenzato la distanza di planata dell'aereo dalla pista dell'aeroporto di Rionegro.

Carenze latenti nella pianificazione e nell'esecuzione di voli commerciali non regolari da parte dell'operatore aereo in relazione alla fornitura insufficiente della quantità richiesta di carburante.

Carenze specifiche nella pianificazione del volo coinvolto nell'incidente.

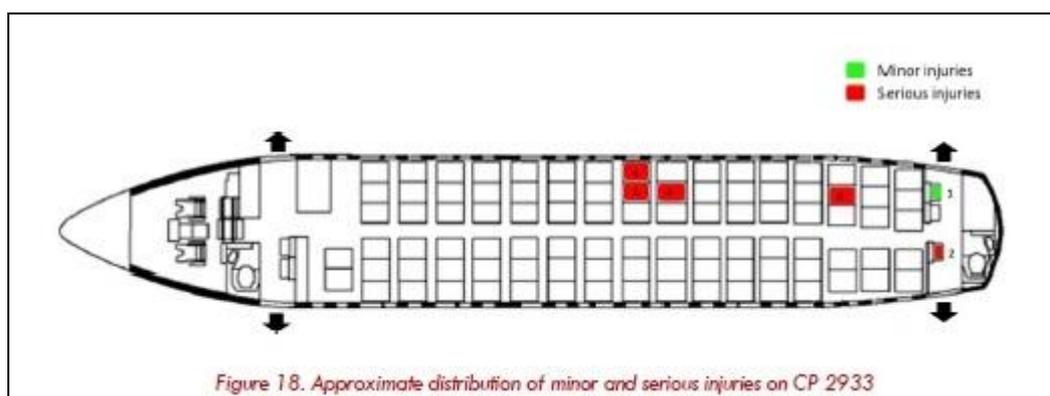
Mancanza di supervisione e controllo del volo da parte dell'Operatore, il quale non ha supervisionato la pianificazione del volo né la sua esecuzione.

Assenza di chiamate tempestive per "priorità" o dichiarazione di "emergenza" o altre da parte dei membri dell'equipaggio dell'aeromobile durante il volo, e in particolare quando l'esaurimento del carburante era imminente nella fase di discesa e durante la fase di attesa per allertare i servizi del traffico aereo onde fornire il supporto necessario.

Non conformità organizzativa e operativa da parte dell'operatore aereo nell'implementazione delle procedure di gestione del carburante in quanto non ha rispettato l'approvazione della DGAC boliviana nel processo di certificazione aziendale.

Ritardo nell'avvicinamento del CP 2933 alla pista del Rionegro a causa della ritardata sua richiesta di priorità e dichiarazione di emergenza tardiva.

.



Dalla pagina 48 del Rapporto investigativo mostriamo i posti che occupavano le sei persone che si sono salvate

La DGAC boliviana ha sospeso la licenza alla compagnia LaMia.

(1) Vedi nostra Newsletter 45/2016 del 1 dicembre 2016: “Medellin, confermato problema carburante”

Safety Newsletter 38/2018 del 4 Settembre 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
- 27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
- 28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
- 29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
- 30/2018** : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
- 31/2018** : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)
- 32/2018** : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)
- 33/2018** : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)
- 34/2018** : Incidente Junker 52,: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
- 35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
- 36/2018** : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)
- 37/2018** : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare(30 agosto 2018)

www.air-accidents.com