

DOPPIO BIRD STRIKE A MOSCA

Quando il 10 novembre 2008 sull'aeroporto di Ciampino avvenne un bird strike a un Boeing 737 della Ryanair in atterraggio (1) anche in quel caso l'impatto coinvolse entrambi i motori così come accaduto il giorno di Ferragosto a un A321 della Ural Airlines (2) che effettuava il volo U6-178 da Mosca Zhukovsky a Simferopol (Ucraina) con 226 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio. L'aereo era appena decollato dalla pista 12 alle ore 06.15 locali, era nella fase di salita iniziale a 750 piedi quando ha attraversato uno stormo di uccelli ingerendoli in entrambi i motori CFM56. L'aereo ha perso potenza costringendo l'equipaggio a fermare la salita ai 750 piedi raggiunti e far atterrare l'aereo in un campo di mais circa 2,77 miglia nautiche dalla fine pista dalla quale era decollato. Fra gli occupanti del velivolo evacuati via scivoli, ci sono stati 10 feriti, tra cui tre bambini. L'aereo ha subito danni sostanziali e quasi sicuramente sarà un caso di *hull loss*.

L'equipaggio di volo ha dichiarato ai media russi che il problema è iniziato subito dopo il decollo, quando un uccello ha colpito il motore di sinistra causando il suo completo arresto, seguito da un altri colpi nel motore di destra che da quel momento ha fornito una spinta insufficiente per rimanere in volo. Il capitano quindi ha deciso di atterrare in un vasto campo di granturco che era davanti a lui.

Nell'atterraggio non si è verificato alcun incendio e comunque le squadre antincendio dello scalo sono prontamente intervenute raffreddando entrambi i motori uno dei quali emetteva fumo.

L'agenzia aeronautica russa Rosaviatsia ha emesso un comunicato precisando che subito dopo il decollo, l'aereo si è scontrato con uno stormo di gabbiani marini, il cui impatto nelle ventole dei motori ha causato la messa fuori uso degli stessi. L'equipaggio ha subito deciso di atterrare. L'atterraggio forzato ha avuto luogo in un campo di mais con il carrello retratto, entrambi i motori sono stati spenti poco prima del contatto con il suolo. Tutti i 226 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio sono stati evacuati tramite scivoli. I passeggeri colpiti sono stati prontamente portati in una struttura medica a Zhukovsky, gli altri passeggeri sono stati riportati all'aeroporto di Zhukovsky.

Ricordiamo che lo status di Crimea e Simferopol è oggetto di un contenzioso internazionale. Secondo il diritto internazionale e le Nazioni Unite la Crimea appartiene all'Ucraina anche se la Russia ha annesso la Crimea nel 2014.

La maggior parte degli impatti tra aeromobili e fauna selvatica si verifica negli aeroporti e nelle loro immediate vicinanze, dove la quota di volo è relativamente bassa; gli uccelli infatti quando non sono in migrazione attiva volano generalmente al di sotto dei 500 ft di quota. Il 70% degli eventi di wildlife strike avviene al di sotto dei 200 ft di quota, l'85% al di sotto degli 800 ft e oltre il 90% sotto i 2.000 ft. (3) Per questo negli aeroporti sono in vigore specifici piani di controllo e mitigazione del rischio operati da personale specializzato (Bird Control Units), e per lo stesso motivo l'Organizzazione mondiale dell'aviazione civile (ICAO) e le altre organizzazioni e autorità

che si occupano di navigazione aerea hanno identificato una distanza di sicurezza dagli aeroporti entro la quale limitare alcune attività/opere in grado di attrarre fauna selvatica (13 km).

La risonanza data al caso del bird strike dell'Hudson (4) è stata talmente ampia che ha favorito la diffusione della falsa impressione che non sono molti gli eventi di impatto di aeromobili con volatili, tuttavia il numero di questi eventi è assai numeroso come dimostra la sottostante tabella la quale va commentata ricordando il particolare che i bird strike avvengono quando l'aereo vola a basse quote e pertanto essi non hanno mai provocato incidenti con vittime ma "soltanto" la perdita dell'aeromobile.

PAESE	Impatti per 10.000 movimenti	% Impatti con danni	% Impatti con effetto sul volo (EOF)	Referenza
Italia	7,08 (media, 2006-2017)	3.1%	2.6%	[Presente rapporto]
Regno Unito	7,76 (media, 2012-2016)	4.7%	6.1%	[1]
Germania	6,28 (media, 2000-2004)	0.02%	-	[2]
Francia	3,95 (media, 2004-2013)	6,92% (<i>'incidents sérieux'</i>) (media 2010-2013)		[3]
Australia	7,83 (media, 2002-2011)	9.5%	-	[4]
USA	1,55 (media, 1990-2015)	0.13%	-	[5]

[1] CAA Reported birdstrikes 2012-2016;

[2] Breuer M. 2005. Birdstrike statistics of German aviation 2003 – 2004. *Bird and Aviation (Vogel und Luftverkehr)*, Vol. 25 (2005), No.2;

[3] *Analyse du risque animalier en France, Statistiques 2010 – 2013. Rapport d'étude. Service technique de l'aviation civile, Département Aménagement Capacité Environnement, Avril 2017;*

[4] *Australian aviation wildlife strike statistics: Bird and animal strikes 2002 to 2011. ATSB Transport Safety Investigation Report - Aviation Research and Analysis Report AR-2012-031, June 2012;*

[5] Dolbeer et al. 2016. *Wildlife strikes to civil aircraft in the United States - 1990–2015. FAA-USDA November 2016.*



Salvataggio di una bambina uscita dallo scivolo di emergenza dell'Airbus Ural

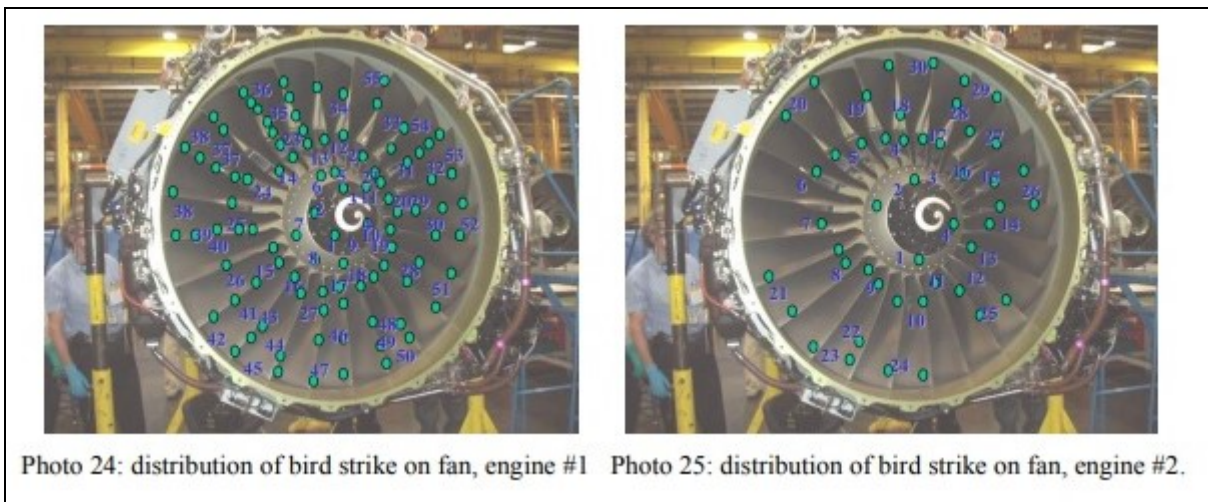


Photo 24: distribution of bird strike on fan, engine #1 Photo 25: distribution of bird strike on fan, engine #2.

In questa immagine che si riferisce all'incidente occorso a Ciampino il 10 dicembre 2008, l'ANSV mostra i numerosi punti di impatto registrati nelle turbine dei due motori del B737

- (1) Volo Francoforte-Roma espletato dal 737 EI-DYG, nessuna vittima.
- (2) VQ-BOZ , msn 2117, entrato in servizio 16 dicembre 2003
- (3) Dati tratti da Wildlife Strike, ENAC, Relazione Annuale 2017. Anche la tabella da noi pubblicata è tratta da questa pubblicazione.
- (4) Il volo US Airways 1549 era partito dall'aeroporto LaGuardia di New York e diretto a Charlotte, Carolina del Nord. Il 15 gennaio 2009, pilotato dal comandante Chesley Sullenberger, effettuò un ammaraggio di emergenza nel fiume Hudson, cinque minuti e otto secondi dopo il decollo, a causa di un impatto con volatili che danneggiò irreparabilmente entrambi i motori dell'Airbus A320. (N106US).

Safety Newsletter 38/2019 del 17 agosto 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019** : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019** : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019** : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019** : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
- 21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
- 22/2019** : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)
- 23/2019** : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)
- 24/2019** : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)
- 25/2019** : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)
- 26/2019** : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)
- 27/2019** : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)
- 28/2019** : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)
- 29/2019** : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)
- 30/2019** : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)
- 31/2019** : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)
- 32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)
- 33/2019** : L'incidente di Treviso (2 luglio 2019)
- 34/2019** : Piovono clandestini dal cielo (3 luglio 2019)
- 35/2019** : Un decollo al rallentatore (19 luglio 2019)
- 36/2019** : Strani odori sugli A330NEO (26 luglio 2019)
- 37/2019** : Fumi a bordo: ormai è una abitudine (7 agosto 2019)

www.air-accidents.com