

## ATR72 PRECIPITA IN BRASILE

9 Agosto 2024. Decollato da Cascavel e diretto a Sao Paolo, il volo 2283 della compagnia brasiliana Voepass Linhas Aéreas è precipitato in località Vinhedo mentre si trovava ad una quota di 17.500 piedi. Tutti morti i 61 occupanti a bordo (57+4). L'aereo era un ATR 72-212 immatricolato PS-VPB ed era il c/n 908. L'aereo è andato fuori controllo e si è schiantato in un'area residenziale a Vila Santa Fe, Vinhedo, a circa 7nm a sud-est dell'aeroporto di Viracopos e a circa 40nm a nord-ovest dell'aeroporto di Guarulhos, coordinate approssimative S23. 050 W47.020, alle 13:22L (16:22Z).

Le autorità locali hanno riferito che, sebbene il velivolo sia precipitato in prossimità di abitazioni con persone all'interno, nessuna persona a terra è rimasta ferita. La CENIPA brasiliana (l'Agenzia investigativa sugli incidenti aerei) ha aperto un'indagine ed ha annunciato di aver recuperato sia i dati di volo che il registratore vocale della cabina di pilotaggio; le scatole nere sono state inviate a Brasilia, DF, dove saranno lette e analizzate.

I dati ADS-B mostrano che l'aereo era sulla corretta rotta a FL170 e stava iniziando la discesa iniziale quando alle 16:21Z i dati di volo sono diventati irregolari in coincidenza con i video di un testimone a terra; l'ATR è entrato in quello che si definisce una *flat spin*. L'aereo ha avuto una breve risalita fino a FL172 prima di iniziare la rapida discesa finale.

Voepass Linhas Aéreas, precedentemente conosciuta come Passaredo Linhas Aéreas, è una compagnia aerea con sede a Ribeirão Preto, San Paolo, Brasile la quale opera servizi regionali in Brasile. La sua base principale è l'aeroporto Leite Lopes di Ribeirão Preto. Secondo l'Agenzia nazionale dell'aviazione civile del Brasile (ANAC), tra gennaio e dicembre 2023, VOEPASS Linhas Aéreas ha trasportato 737.928 passeggeri e detiene lo 0,3% della quota di mercato nazionale di passeggeri-chilometro (RPK), diventando così la quarta compagnia aerea nazionale in Brasile. Il 3 novembre 2022 la compagnia aerea è diventata membro dell'International Air Transport Association. Il 5 novembre 2022, è entrata a far parte della Latin American & Caribbean Air Transport Association (ALTA). La flotta della compagnia era formata da due ATR42, e undici ATR72.

Sulle possibili ipotesi della sciagura:

Uno dei seguenti motivi potrebbe aver causato l'improvvisa perdita di velocità che ha portato allo stallo e alla incontrollata discesa:

- a) Ingresso improvviso in un'area con condizioni di formazione di ghiaccio mentre nell'aeromobile non era stato attivato il dispositivo antighiaccio per evitare che le ali e le eliche accumulassero ghiaccio che avrebbe potuto causare lo stallo.
- b) Ghiaccio sulle sonde; dati erratici sulle prestazioni che causano confusione nell'equipaggio e portano a una gestione errata dell'aeromobile.
- c) Nessuna formazione di ghiaccio, ma un qualche errore nel cockpit del tipo attivazione dell'inversione del passo dell'elica o il feathering dell'elica.

### **Il velivolo:**

L'immissione in linea del velivolo risale al giugno del 2010 e a luglio di quello stesso anno l'aereo ha avuto l'immatricolazione italiana I-LZAN con la compagnia aerea Air Belle Europe, come da prospetto che vi mostriamo.

| REGISTRATION | DELIVERY DATE | AIRLINE               |
|--------------|---------------|-----------------------|
| F-ORAB       | 28/06/2010    | Belle Air Europe      |
| I-LZAN       | 15/07/2010    | Belle Air Europe      |
| F-ORAI       | 13/07/2012    | Belle Air             |
| PK-PAV       | 29/12/2014    | Pelita Air Service    |
| PS-VPB       | 28/08/2022    | VoePass Linhas Aereas |

Belle Air Europe è stata una compagnia aerea italiana, nata nel 2010 ad Ancona, che operava inizialmente su rotte nazionali italiane e internazionali, e successivamente dagli aeroporti di Pristina e Skopje, prima della sospensione dei voli nel novembre 2013. L'aereo prima di entrare nella flotta della Voepass ha volato con i colori della Pelita Air Service, compagnia aerea indonesiana, dal 2014 al 2022. Sotto questa compagnia l'aereo ebbe un serio incidente il 19 marzo 2017 allorché subì lo scoppio di due pneumatici del carrello anteriore durante l'atterraggio all'aeroporto di Jakarta-Halim Perdana Kusuma, in Indonesia.



*Questo foto è tratta dal rapporto investigativo della NTSC indonesiana e si riferisce appunto all'incidente del marzo 2017 avvenuto sotto i colori della Pelita Air Service*



*Una foto dell'ATR72 quando volava con i colori della Belle Air Europe (2010-2012)*

**NL 40/2024** 10 Agosto 2024

## Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

|            |   |                  |
|------------|---|------------------|
| ✓ NL 01/24 | Primo grave incidente per l'Airbus 350                  | 2 gennaio 2024   |
| ✓ NL 02/24 | Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze | 3 gennaio 2024   |
| ✓ NL 03/24 | Haneda come Linate 8 ottobre 2001                       | 4 gennaio 2024   |
| ✓ NL 04/24 | Nuovi guai per il 737                                   | 6 gennaio 2024   |
| ✓ NL 05/24 | 737: una serie problematica                             | 9 gennaio 2024   |
| ✓ NL 06/24 | E L'Airbus prese il volo, ma...                         | 14 gennaio 2024  |
| ✓ NL 07/24 | Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala               | 23 gennaio 2024  |
| ✓ NL 08/24 | Il 737 MAX9 torna in servizio                           | 19 febbraio 2024 |
| ✓ NL 09/24 | Una inedita variante sui dirottamenti aerei             | 19 febbraio 2024 |
| ✓ NL 10/24 | Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato       | 23 febbraio 2024 |
| ✓ NL 11/24 | Un volo che non doveva partire                          | 26 febbraio 2024 |
| ✓ NL 12/24 | Ancora un caso di bird-strike                           | 9 marzo 2024     |
| ✓ NL 13/24 | Dieci anni orsono: MH370                                | 23 marzo 2024    |
| ✓ NL 14/24 | Tre incidenti, una unica teoria                         | 20 aprile 2024   |
| ✓ NL 15/24 | Un nuovo caso di crew incapacitation                    | 21 aprile 2024   |
| ✓ NL 16/24 | Una investigazione da manuale                           | 29 aprile 2024   |
| ✓ NL 17/24 | Interferenze su GPS, sicurezza a rischio                | 2 maggio 2024    |
| ✓ NL 18/24 | La compagnia più sicura                                 | 5 maggio 2024    |
| ✓ NL 19/24 | Volare in FLY-BY-WIRE                                   | 16 maggio 2024   |
| ✓ NL 20/24 | O l'elmetto o la cintura                                | 21 maggio 2024   |
| ✓ NL 21/24 | Turbolenza in volo, approfondimento                     | 21 maggio 2024   |
| ✓ NL 22/24 | Ustica e Israele  | 30 maggio 2024   |
| ✓ NL 23/24 | La sindrome da classe economica rivisitata              | 2 giugno 2024    |
| ✓ NL 24/24 | Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo          | 10 giugno 2024   |
| ✓ NL 25/24 | Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato          | 11 giugno 2024   |
| ✓ NL 26/24 | Dopo la turbolenza, ecco la grandine                    | 12 giugno 2024   |
| ✓ NL 27/24 | Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll           | 15 giugno 2024   |
| ✓ NL 28/24 | Dopo gli israeliani, ecco Solenzara                     | 26 giugno 2024   |
| ✓ NL 29/24 | Morire nel cockpit                                      | 27 giugno 2024   |
| ✓ NL 30/24 | Ogni 28 giugno  | 28 giugno 2024   |
| ✓ NL 31/24 | Volo Itavia 897   | 29 giugno 2024   |
| ✓ NL 32/24 | Le ITCZ Intertropical Convergence Zone                  | 2 luglio 2024    |
| ✓ NL 33/24 | Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante  | 10 luglio 2024   |
| ✓ NL 34/24 | La reputazione di Boeing                                | 13 luglio 2024   |
| ✓ NL 35/24 | Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese             | 19 luglio 2024   |
| ✓ NL 36/24 | La scomparsa del 707 VARIG                              | 22 luglio 2024   |
| ✓ NL 37/24 | Ancora una compagnia Nepalese                           | 25 luglio 2024   |
| ✓ NL 38/24 | Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo       | 27 luglio 2024   |
| ✓ NL 39/24 | ACARS: Una telescrivente a bordo                        | 3 agosto 2024    |

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



[info@ibneditore.it](mailto: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 nel 2023 rimangono ancora attive."*

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

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)