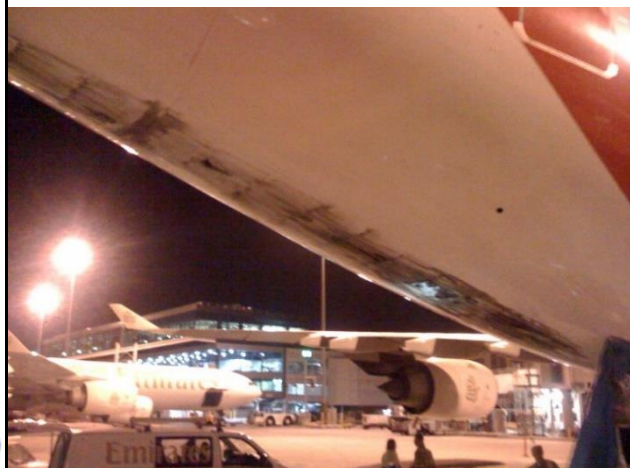
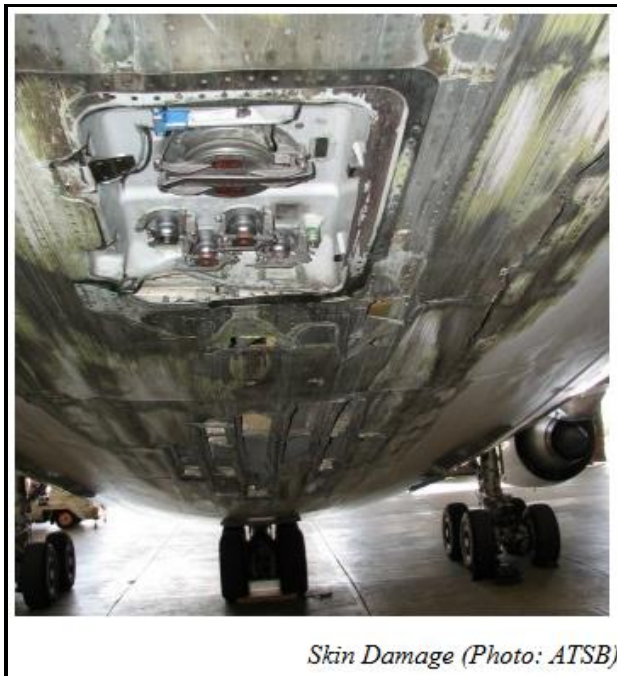


QUEL RITARDATO LIFT OFF A MELBOURNE, ANALOGIE CON AIR INDIA 171

20 marzo 2009, aeroporto di Melbourne. Un Airbus 340 della Emirates (1) è in fase di decollo diretto a Dubai; a bordo del volo EK407 si trovano 257 passeggeri e 18 membri di equipaggio.

L'aereo decolla dalla pista 16 dell'aeroporto di Melbourne lunga ben 3657 metri, ma la percorre in pratica tutta, ha un *tail strike* colpisce le luci di fine pista e l'antenna localizzatrice che si trova oltre la fine della pista 16. In poche parole l'aereo ha ritardato a guadagnare quota e l'equipaggio a seguito dei danni riportati decideva di ritornare a terra. Il fumo aveva iniziato a riempire la cabina pochi minuti dopo il "problematico" decollo. L'aereo è atterrato pesantemente sulla pista 34 di Melbourne ed è stato in grado di rullare fino al piazzale dopo essere stato controllato dai servizi di emergenza. L'aereo ha subito gravi danni alla fusoliera specialmente nella parte della coda e diversi pannelli di accesso sono stati strappati durante il colpo di coda; l'atterraggio pesante ha poi causato ulteriori danni al carrello.



La ATSB, Australian Transportation Safety Board, ha investigato l'incidente, che comunque non ha provocato vittime, ed ha stabilito che **il primo ufficiale aveva inavvertitamente inserito un peso di decollo errato nella borsa elettronica di volo per calcolare i parametri di prestazione al decollo per il volo**. Il peso dell'aereo inserito nel computer portatile per i calcoli di decollo era inferiore di 100 tonnellate rispetto al peso effettivo al decollo di 362900 kg (799400 libbre).

Gli accertamenti appuravano anche che:

- Il comandante era distratto mentre controllava i dati relativi alle prestazioni di decollo nella borsa elettronica di volo, per cui non ha rilevato il peso di decollo errato.
- Durante la procedura di conferma del foglio di carico, il primo ufficiale ha indicato 362,9 tonnellate come peso di decollo FLEX, anziché le 262,9 tonnellate registrate sul piano di volo principale, togliendo al comandante la possibilità di rilevare l'errore.

- L'equipaggio di volo, che volava con flotte miste, era esposto di routine a grandi variazioni dei pesi al decollo e dei parametri delle prestazioni al decollo, il che influenzava negativamente la loro capacità di formarsi un'aspettativa sulla “ragionevolezza” dei parametri calcolati delle prestazioni al decollo.
- La manovra di rotazione è stata avviata a una velocità troppo bassa per consentire all'aeromobile di alzarsi in volo, ma sufficiente a provocare un overpitch dell'aeromobile, con conseguente colpo di coda.
- L'applicazione della temperatura FLEX calcolata (elevata) durante il decollo a spinta ridotta ha portato a un'accelerazione ridotta, a un rollio di decollo prolungato e al successivo superamento della pista. (2)

Questo incidente viene ricordato per spiegare la possibile causa della sciagura al volo Air India 171; con precedente newsletter abbiamo anche ricordato un altro caso di mancato decollo a causa della errata configurazione dei flaps. (3)

- (1) Airbus 340-500 immatricolato A6-ERG c/n 608
- (2) In aviazione, la “temperatura flessibile”, nota anche come temperatura presunta o temperatura flessibile, è una tecnica utilizzata per ottimizzare le prestazioni del motore durante il decollo, in particolare sugli aerei Airbus e Fokker. Consiste nell'impostare nel sistema di gestione del volo dell'aeromobile una temperatura inferiore alla temperatura effettiva dell'aria esterna (OAT), che determina una spinta ridotta al decollo. Questa spinta ridotta contribuisce a prolungare la durata del motore, a ridurre il consumo di carburante e i costi di manutenzione.
- (3) Ns. newsletter 40/25 “Un incidente molto simile a Air India 171”

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025

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

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

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



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 ne rimangono attive."