

ANDE SEGRETE: CORPI CONGELATI DI PILOTI E RELITTI TORNANO ALLA LUCE DOPO DECENNI

Mentre ovunque fioriscono teorie su cosa possa essere accaduto al Boeing 777 della Malaysia Airlines scomparso nell'Oceano Indiano l'8 marzo 2014, i picchi montuosi delle Ande che attraversano il continente sudamericano restituiscono dopo decenni relitti di aerei e talvolta anche ciò che rimane dei corpi di passeggeri e equipaggi. La catena della cordigliera delle Ande rappresenta la più lunga catena montuosa del mondo, oltre 7000 chilometri, e interessa ben sette Stati. (1)

A giugno di quest'anno, è stata la volta dei resti di un Boeing 727 di Eastern Airlines, scomparso nel 1985.

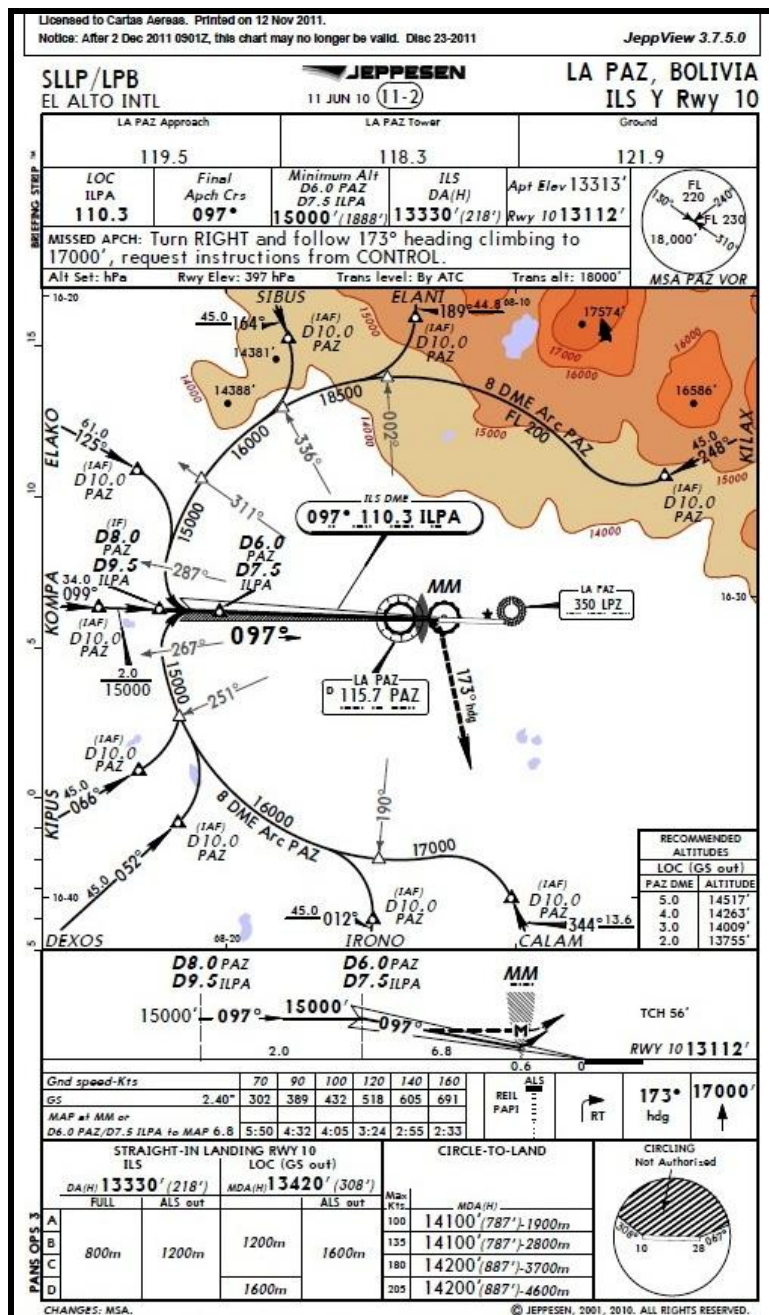
● **4 giugno 2016.** Dopo 31 anni una spedizione amatoriale (2) trova i resti del Boeing 727 della Eastern Airlines (N819EA) che in data primo gennaio 1985 era impegnato nel volo 980 da Asuncion, Paraguay, a La Paz da dove avrebbe poi dovuto proseguire per Miami. Si sapeva che l'aereo era scomparso a circa 26 miglia dall'aeroporto della capitale boliviana. L'incidente era avvenuto nelle ore notturne, in cattive condizioni meteo e senza l'ausilio di riferimenti visivi. A bordo del trireattore si trovavano 19 passeggeri e 10 membri dell'equipaggio. Tutte le ricerche fatte nell'immediatezza dell'incidente non avevano portato ad alcun ritrovamento. Il Boeing ha impattato il monte Illimani a 6400 metri di altezza, praticamente quasi in cima alla vetta.

Nell'ultimo contatto radio l'aereo era stato autorizzato a scendere da livello 250 a 180.

● **19 ottobre 1990** un DC3 cargo della compagnia boliviana BAFIN decollato da Santa Ana e diretto a La Paz perde i contatti radio durante la fase di rotta. Le ricerche non portano ad alcun ritrovamento. Il corpo congelato, in pratica mummificato di Rafael Benjamin Pabon, il ventisettenne pilota dell'aereo, viene ritrovato a Novembre 2010 (venti anni dopo) sulla montagna Huayna Potosi ad una quota di 19974 piedi (6088 metri) una catena delle Ande che circonda La Paz. La fredda temperatura e l'aria secca avevano in pratica sostituito ciò che resine e oli svolgevano ai tempi delle mummificazioni egizie.

● Ma parlando di incidenti aerei l'evento che più di ogni altro ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica mondiale le Ande, è quanto avvenuto il **13 ottobre 1972** allorché un FH227 con a bordo 45 persone si schiantò a 4200 metri di quota sulla cordigliera al confine fra Cile e Argentina durante un volo da Montevideo a Santiago del Cile. (3) L'impatto sulla neve fece sì che 27 persone sopravvissero allo schianto. Per la precisione dei 45 a bordo dodici perirono nell'impatto, sei morirono nelle ore successive a causa delle ferite riportate, e i superstiti – terminate le provviste- riuscirono a tenersi in vita con la sofferta decisione di nutrirsi dei corpi dei compagni di viaggio deceduti. I soccorsi arrivarono 72 giorni dopo il disastro, il 23 dicembre, e trovarono in vita sedici dei 27 superstiti iniziali. Il dramma è stato anche portato sullo schermo in due pellicole, "Survive!" (1976) e "Alive" (1993).

- Nell'anno 2000 una spedizione militare argentina scopre sui ghiacciai del monte Tupungato che si trova a circa 80 chilometri a est di Santiago del Cile i resti di un quadrimotore Avro 691 appartenenti alla compagnia britannica British South American Airways. Il velivolo era partito il **2 agosto 1947** dallo scalo di Moron in Argentina diretto a Santiago nel Cile. Ciò che rimaneva dell'aereo si trovava a 4600 metri di altitudine anch'esso nella catena delle Ande. A bordo vi erano 6 passeggeri e 5 membri di equipaggio.
- **10 gennaio 1974.** Ad oggi invece ancora nessuna traccia del DC4 della boliviana TAM con a bordo 21 passeggeri e 3 membri di equipaggio del quale si perdono i contatti durante un volo domestico da Santa Rosa a La Paz. Di questo aereo le Ande, che il velivolo avrebbe dovuto in ogni caso attraversare, ancora non hanno restituito alcun frammento.



Anche se "datata" al 2010, questa carta di avvicinamento Jeppesen ben rende l'idea degli ostacoli montuosi che sovrastano l'aeroporto "El Alto" di La Paz.

L'aeroporto internazionale di La Paz, più volte citato nella nostra Newsletter, è situato ad una altezza (AMSL) di 4061 metri (13325 ft) e questo particolare lo rende fra l'altro uno dei preferiti da parte delle case costruttrici di aeromobili, come ad esempio la Airbus e la Boeing, le quali lo usano per testare i loro velivoli, e non casualmente l'aeroporto dispone di una pista lunga ben 4000 metri. Va comunque detto che negli anni passati quando le radioassistenze ovunque nel mondo a dir poco facevano desiderare non era difficile, specialmente in condizioni meteo avverse, perdere la rotta e finire per impattare montagne, quel tipo di incidenti ai quali l'ICAO ha poi dato la denominazione di CFIT (*Controlled Flight Into Terrain*).

(1) I sette Stati interessati dalla catena sono Argentina, Bolivia, Cile, Colombia, Ecuador, Perù, Venezuela. Come lunghezza al secondo posto vi è il *Great Escarpment*, situato in Africa che tocca i 5.000 chilometri.

(2) Foto dei ritrovamenti e dettagli sulla spedizione sono reperibili nel sito:

<https://operationthonapa.com/31-years-later-we-found-the-flight-recorders-786d0f9fde61#.jx2z8n91k>

(3) L'aereo era un Fairchild FH227 preso a noleggio dalla Fuerza Aérea Uruguaya, espletava il volo numero 571, matricola T-571 (c/n 572)

AAR – Safety Newsletter 42/2016 del 17 Novembre 2016

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"
- 39/2016 (1 novembre): ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO
- 40/2016 (5 novembre): PILOTA PREMIATO, CONTROLLORI SOSPESI PER UNA RUNWAY INCURSION
- 41/2016 (8 novembre): SCOPPIA MOTORE A UN B767 IN FASE DI DECOLLO

www.air-accidents.com