

L'IMPORTANZA DELLO "STERILE COCKPIT"

Anche se pubblicato dopo 4 anni e 8 mesi il rapporto investigativo sull'incidente "serio" occorso a un ATR72 della TAROM in data 13 ottobre 2016 è pur sempre interessante e istruttivo.

Quel giorno all'aeroporto di Bucarest (LROP) il volo RO717, un ATR 72-212 da Bucarest a Iasi, doveva partire alle 20:35 ora locale. (1) Le condizioni erano notturne, a bordo 42 persone (38+4).

Dopo aver ottenuto l'autorizzazione al rullaggio, l'equipaggio di volo non ha applicato il concetto di Sterile Cockpit. All'ingresso della pista 08L, l'aeromobile ha inizialmente seguito la linea centrale gialla della taxiway W. Dopo essere entrato in pista ha girato a sinistra lasciando la linea gialla, poi ha girato a destra e si è allineato alla direzione delle luci del bordo destro della pista.



Immagini tratte dalle pagine 18 (sopra) e 21 (sotto) del rapporto



Il velivolo iniziava la fase di decollo, ma dopo circa 700 m, ad una velocità indicata di 82 kt, l'equipaggio lo ha interrotto. Il motivo dichiarato è stato per vibrazioni della ruota anteriore. Questa la registrazione delle comunicazioni:

18:16:44 **ROT717**: "ROT717 stopping";

CTA TWR: "Roger ROT717. Do you need any assistance on the runway?"

ROT717: "Negative"
CTA TWR: "Roger ROT717, if able vacate via taxiway Oscar"
ROT717: "Will vacate via Oscar"
18:17:45 CTA TWR: "ROT717 can you please tell me the reason?"
ROT717: "Vibrations at the nose wheel".

Dopo l'interruzione del decollo, l'aereo lasciava la pista e si riportava nell'area di parcheggio.

Una prima sommaria ispezione della pista non rivelava nulla di anormale.

Tra le 21:29 e le 21:33, altri tre voli commerciali decollavano dalla pista 08L. In un successivo e più approfondito controllo da parte delle autorità aeroportuali sulla pista in questione venivano ritrovati pezzi di luci (elementi metallici e frammenti di vetro), identificati come luci di bordo pista. In particolare veniva appurato che 6 luci erano completamente mancanti dalle loro posizioni (numeri 3, 4, 5, 6, 14 e 16), tutte sul lato destro della pista 08L.

Causa dell'incidente grave

La causa del grave incidente è stata l'allineamento e il rullaggio per il decollo basandosi sulla linea delle luci di bordo destro della pista.

Cause contributive:

- Disattenzione dell'equipaggio durante questa fase del volo;
- Distrazione dell'attenzione dell'equipaggio durante questa fase del volo;
- L'aereo non ha seguito la linea che segna il centro della via di rullaggio W.

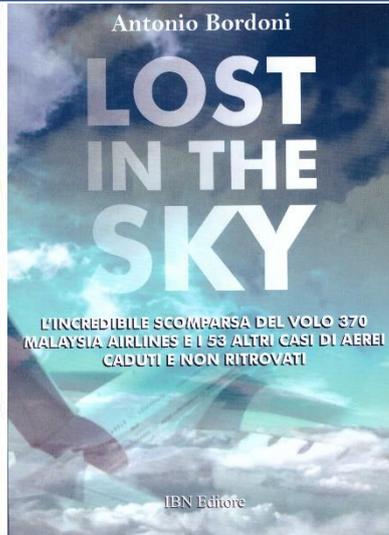
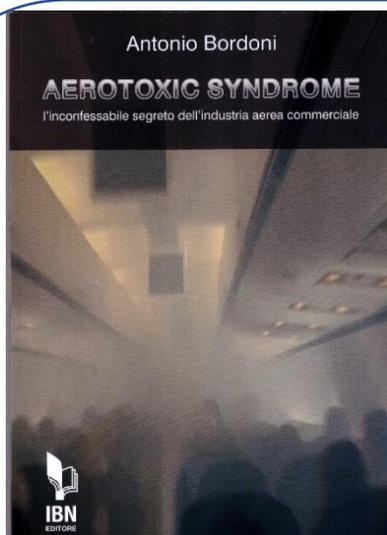
Dalla scheda relativa al personale di condotta volo, che qui sotto riportiamo, si apprende che il capitano aveva 4.723 ore di volo, il co-pilota 1.488 ore.

1.5 Personnel information	
Pilot (pilot-in-command)	Woman, 32 years
License	ATPL (A), valid
Medical certificate	Class I with VDL restriction (correction for defective distant vision) , valid
Flight experience	4723 flight hours
Pilot (co-pilot)	Woman, 31 years
License	ATPL (A), valid
Medical certificate	Class I with VDL restriction (correction for defective distant vision) , valid
Flight experience	1488 flight hours

Il rapporto completo sull'incidente è disponibile sul nostro sito sotto la sezione "Other Investigation Reports".

(1) ATR72-500 immatricolato YR-ATI c/n 867

NL 42/2021 ; 27 giugno 2021



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile

NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno

www.air-accidents.com