

MEDELLIN: CONFERMATO PROBLEMA CARBURANTE

Alle ore 21.48 il volo LAMIA 2933 avverte di avere un “fuel problem”;

In quel momento l’aereo si trovava a livello 210 a circa sette minuti dall’aeroporto;

Alle 21.51 LAMIA2933 avverte di vedere altro traffico su suo TCAS (quindi gli apparati ancora funzionavano);

Alle 21.52 LAMIA2933 avverte di avere “falla total, electrical total y combustible”; quindi i problemi elettrici di cui si è parlato sono stati una conseguenza della mancanza di carburante;

Alle 21.53 avverte di essere a 9000 piedi e in quel momento si trovava a 8,2 miglia dall’aeroporto;

Alle 21.55 il controllore chiede la posizione in quanto vede sparire la traccia dallo schermo.

Settantun vittime e sei superstiti, è questo il bilancio confermato di una sciagura fra le più assurde avvenute nella storia dell’aviazione civile. Un incidente caratterizzato da una discesa ultrarapida nel tentativo di giungere sulla pista prima che i motori si spegnessero a causa dei serbatoi all’asciutto. La discesa è stata talmente affrettata che il controllore a fronte della richiesta di un atterraggio immediato avverte l’equipaggio che l’aereo si trova ancora a 17.700 piedi pur essendo a una decina di miglia dalla testata pista.

Sarà bene avvertire subito che ci troviamo in presenza di un vettore non di linea, charter con una miniflotta di aerei con i quali nessuno di noi verosimilmente effettuerà mai voli, e non a caso il volo incidentato era stato organizzato proprio perché non vi erano voli schedati e la squadra aveva urgenza di raggiungere Medellin. Possiamo comunque rassicurare avvertendo che ben difficilmente un aereo di linea che avesse effettuato lo stesso tragitto sarebbe giunto con serbatoi in quelle condizioni sul cielo della sua destinazione: o più correttamente possiamo dire che anche se fosse accaduto un evento del genere, la causa dello stesso sarebbe stata ben differente da quanto si prospetta nell’analisi di questa sciagura.

Sull’argomento carburante l’ ICAO è molto precisa:

‘A flight shall not be commenced unless , taking into account both the meteorological conditions and any delays that are expected in flight , the aeroplane carries sufficient fuel and oil to ensure that it can safely complete the flight. In addition , a reserve shall be carried to provide for contingencies’ (1)

Ebbene a poche ore dall’accaduto quando ancora le notizie ufficiali erano carenti, nella rete già circolavano dubbi e domande sul fatto che la rotta coperta dal volo era di una lunghezza tale da toccare i limiti operativi previsti dalle specifiche di quella macchina, l’RJ85. A questo punto rimane solo da appurare, prima di emettere giudizi sull’operato dell’equipaggio, se durante il volo è accaduto qualcosa di imprevisto che ha ridotto il carburante disponibile o se per caso qualche strumento fosse fuori uso e non forniva la indicazione esatta sulla quantità di carburante disponibile. Solo se la causa sarà riconducibile a qualcosa del genere la compagnia potrebbe salvarsi dalle responsabilità che le competono.

Riportiamo nuovamente un elenco (parziale) di precedenti episodi di incidenti dovuti a mancanza di carburante nei quali, come si può evincere, erano occorsi ben precisi motivi che avevano portato alla sciagura, e **comunque per ognuna di esse quando l'aereo è decollato l'equipaggio sapeva di avere carburante in regola per giungere a destinazione:**

- Tuninter 1153, 6 Agosto 2005, Bari-Djerba, ammarato Mediterraneo (16 morti, 23 sopravvissuti). Causa: utilizzando uno strumento per la misurazione della quantità di combustibile adatto ad un aereo modello ATR-42 su un ATR-72, esso misura una quantità di combustibile superiore a quella effettivamente presente. È stato dimostrato che lo strumento sull'aereo incidentato avrebbe indicato una quantità di combustibile superiore a quella reale di circa 1.800 kg.
- Avianca 52, 25 gennaio 1990, JFK New York (73 vittime, 85 superstiti). Causa: I piloti contattarono la torre di controllo chiedendo il permesso di atterrare, specificando di avere poca autonomia di carburante e chiedendo priorità, senza però lanciare alcun *mayday* o segnalazione di allarme. Tuttavia i controllori aerei newyorkesi, intenti a gestire il più velocemente possibile i numerosi aerei presenti, non capirono del tutto le richieste del velivolo Avianca, cui risposero di circuitare sul percorso di attesa. A complicare il tutto la scarsa conoscenza della lingua inglese da parte del comandante dell'aereo, con il copilota che si occupava delle comunicazioni radio e glielo traduceva in spagnolo.
- AirTransat 236, 24 agosto 2001, Oceano Atlantico (nessuna vittima). Causa: Problemi al sistema di carburante con ritardo da parte dell'equipaggio nel riconoscere gli stessi. In seguito all'inconveniente la Airbus apportò modifiche sia alle procedure come pure agli apparati e sistemi di volo.
- Air Canada 143, 23 luglio 1983, Canada, fase di crociera (nessuna vittima). Causa: al momento del carico carburante lo stesso venne fatto con valore espresso in pounds invece di kilogrammi, ciò portò il volo a decollare con meno carburante di quanto realmente necessario. Il Canada stava introducendo in quel periodo il sistema metrico decimale.

(1) ICAO, Annesso 6, capitolo 4

AAR – Safety Newsletter 45/2016 del 1 Dicembre 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 ATTERRAGGI, 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
- 42/2016 (17 novembre): ANDE SEGRETE, CORPI CONGELATI DI PILOTI E RELITTI TORNANO ALLA LUCE DOPO DECENNI
- 43/2016 (23 novembre): UN ROBOT AL POSTO DEL CO-PILOTA
- 44/2016 (30 novembre): L'INCIDENTE DI MEDELLIN

www.air-accidents.com