

LION AIR VOLO JT-610 / secondo aggiornamento

Fonti della LION AIR hanno riferito che il Boeing 737 che espletava il volo 610 ha avuto un problema tecnico e l'equipaggio aveva deciso di tornare a Giacarta. Anche sul volo precedente effettuato dalla stessa macchina (PK-LQP) c'era stato un problema tecnico, ma lo stesso sarebbe stato risolto. Risulta che il velivolo incidentato è rimasto a terra per tutta la notte prima di decollare alle ore 06.21 locali dalla pista 25 sinistra di Jakarta.

Fonti non ufficiali aggiungono che la strumentazione del capitano aveva indicato velocità e altitudine non affidabili e che il problema sarebbe appunto stato risolto durante le ore notturne di sosta. Il capitano del volo 610 aveva accumulato 6.000 ore di esperienza di volo totale, il primo ufficiale 5.000 ore ma non è dato sapere quante ore sul modello 737-800 max che, come precisato nella precedente newsletter, era entrato in servizio presso Lion Air solo nell'agosto di quest'anno. Il KNKT indonesiano (noto anche come NTSC) ha riferito che l'equipaggio ha richiesto il rientro a Giacarta circa 3 minuti dopo il decollo, quando l'aeromobile si trovava in salita a 2000-3000 piedi MSL, la richiesta era stata accettata dai controllori ATC. Da queste poche informazioni sembra trasparire che l'equipaggio subito dopo il decollo ha riscontrato un, per il momento, imprecisato problema chiedendo di tornare indietro **ma senza diramare alcun messaggio PAN o MAYDAY**. Il che farebbe pensare ad un problema che l'equipaggio ha ritenuto essere gestibile.

Il 30 agosto 2018 l'ATSB australiano ha emesso il rapporto (1) sull'incidente avvenuto in data 18 luglio ad un A330 di Malaysia Airlines che presenta similitudini con quanto avvenuto al volo Lion Air 610.

L'aereo era in servizio da Brisbane a Kuala Lumpur. Condizioni meteo ottimali calma di vento e nessuna nuvola. Questi gli eventi in ora locale:

2331: 05: L'equipaggio di volo inizia la corsa di decollo;

2331: 38: Il registratore di cabina di pilotaggio (CVR) registra la chiamata del capitano "100 nodi".

La velocità al suolo registrata dell'aereo in quel momento era di 100 kt.;

2331: 47: Il primo ufficiale inizia la rotazione. La velocità al suolo registrata in questo momento era di 165 kt.

Durante l'investigazione l'equipaggio ha dichiarato di aver rilevato un'anomalia della velocità durante la corsa del decollo, comprese le bandiere rosse (SPD) su entrambi i display di volo primari (PFD).

Le procedure operative standard stabilivano che il capitano era responsabile della decisione se abortire il decollo o continuare. Ma si è concordato che il rigetto di un decollo quando si è ad una velocità compresa tra 100 kt e la V1 era una questione seria e venne pertanto deciso di non interrompere la fase di decollo.

L'aereo ha iniziato la salita e l'equipaggio anziché tornare immediatamente a terra ha preferito posizionarsi in circuito di attesa a 10.000 piedi, sono state effettuate tutte le necessarie check list e poi ci si è preparati a tornare all'aeroporto di Brisbane, dove l'A330 atterrava in condizioni di sovrappeso ma senza danni per l'aereo o le persone.

Nel frattempo l'equipaggio aveva effettuato una chiamata PAN all'ATC, avvertendo di avere indicazioni inaffidabili della velocità e chiedendo di tornare a terra.

Conclusione: i pitot erano stati coperti durante la notte e nessuno si era accorto della copertura durante i non pochi controlli che precedono il volo.

Anche il decollo del volo Lion Air è avvenuto in condizioni meteo buone con la differenza che mentre l'A330 malese era decollato in piena notte, il volo 610 è decollato un'ora dopo l'alba. Un tale particolare è importante per scartare l'ipotesi di "spatial disorientation" come avvenuto nell'incidente Birgenair (2) del 1996 quando un Boeing 757 precipitò poco dopo il decollo, in condizioni notturne, a causa dell'ostruzione delle sonde pitot.

Il relitto del Boeing 737 si trova in acque poco profonde, 30/35 metri, e non sarà difficile ricostruire quanto accaduto avvalendosi della decifrazione dei registratori di bordo.

(1) Australian Transport Safety Bureau rapporto n. AO 2018-053

(2) Il volo Birgenair 301 era un volo charter da Puerto Plata a Francoforte sul Meno operato da Birgenair per conto di Alas Nacionales. Il 6 febbraio 1996, il Boeing 757-225 che effettuava il collegamento è precipitato poco dopo il decollo dall'Aeroporto Internacional Gregorio Luperón di Puerto Plata. Si registrarono 189 vittime.

Safety Newsletter 45/2018 del 29 Ottobre 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)

15/2018 : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
16/2018 : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
17/2018 : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
18/2018 : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
19/2018 : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
20/2018 : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
21/2018 : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
22/2018 : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
23/2018 : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
24/2018 : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
25/2018 : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
26/2018 : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
27/2018 : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
28/2018 : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
29/2018 : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
30/2018 : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
31/2018 : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)
32/2018 : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)
33/2018 : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)
34/2018 : Incidente Junker 52.: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
35/2018 : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
36/2018 : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)
37/2018 : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare (30 agosto 2018)
38/2018 : Medellin: confermata mancanza di carburante (9 settembre 2018)
39/2018 : AIR FRANCE 1611, si spera nella desecretazione (19 settembre 2018)
40/2018 : MH370 e l'ennesima presunta localizzazione (27 settembre 2018)
41/2018 : Mancata strage a SFO: stanchezza sotto accusa (28 settembre 2018)
42/2018 : Egyptair 804, La BEA francese rompe il silenzio (10 ottobre 2018)
43/2018 : Toh chi si risente...fatigue (22 ottobre 2018)
44/2018 : Lion Air 610, primo aggiornamento (29 ottobre 2018)

www.air-accidents.com