

DOPO DUE INCIDENTI (TROPPO RAVVICINATI) CHIUDE TRANSASIA

La TransAsia Airways , compagnia fondata nel 1951 e terzo operatore aereo di Taiwan dopo China Airlines e Eva Air, è in liquidazione. Stessa sorte per la low cost da lei controllata, la V Air. **(1)** In realtà l'ultima denominazione, TransAsia, era stata adottata nel 1983 ma fino a quell'anno la compagnia aveva volato ed era conosciuta come Foshing Airlines.

Il 22 novembre scorso in una conferenza stampa Vincent Lin chairman del vettore ha avvertito che la decisione è stata presa a causa della continua emorragia di denaro nonché i fallimenti delle tentate ristrutturazioni. Al 30 settembre, nei primi 9 mesi del 2016, le perdite avevano toccato la cifra di 2.2 miliardi di dollari di New Taiwan pari a 69 milioni di dollari Usa. "*and the future does not seem better,*" aveva aggiunto Lin alla conferenza.

Non è un mistero che i conti della compagnia sono andati peggiorando da quando sono avvenuti due incidenti in tempi ravvicinati.

Il 23 luglio 2014 si registrarono 48 morti allorchè un ATR72 (B22810) impegnato in un volo domestico era precipitato durante la fase di avvicinamento all'aeroporto di Magong. Dopo appena sette mesi, il 4 febbraio 2015, un altro ATR72 (B22816) precipitava, questa volta dopo il decollo da Taipei, provocando 43 vittime. Anche questo secondo aereo era impegnato su una tratta nazionale.



La drammatica immagine dell'incidente del 4 febbraio 2015: l'ATR72 dopo il decollo dall'aeroporto di Taipei precipita nel fiume Keelung.

In entrambi i casi le autorità di Taiwan (ASC Aviation Safety Council) nel rilasciare i rapporti investigativi avevano avanzato precisi addebiti su come gli equipaggi hanno risposto alle emergenze. In particolare per quanto riguarda l'incidente del 2015 **(2):**

7. The loss of engine power during the initial climb and inappropriate flight control inputs by the pilot flying generated a series of stall warnings, including activation of the stick pusher. The crew did not respond to the stall warnings in a timely and effective manner. (1.11, 1.18, 2.3.3)

8. The loss of power from both engines was not detected and corrected by the crew in time to restart an engine. The aircraft stalled during the attempted restart at an altitude from which the aircraft could not recover from loss of control. (1.11, 1.18, 2.3.5)

Per l'incidente avvenuto nel 2014 l'ASC aveva fra l'altro precisato (3):

The flight crew did not comply with the published runway 20 VOR non-precision instrument approach procedures at Magong Airport with respect to the minimum descent altitude (MDA). The captain, as the pilot flying, intentionally descended the aircraft below the published MDA of 330 feet in the instrument meteorological conditions (IMC) without obtaining the required visual references.

Flight crew coordination, communication, and threat and error management were less than effective. That compromised the safety of the flight. The first officer did not comment about or challenge the fact that the captain had intentionally descended the aircraft below the published minimum descent altitude (MDA). Rather, the first officer collaborated with the captain's intentional descent below the MDA. In addition, the first officer did not detect the aircraft had deviated from the published inbound instrument approach track or identify that those factors increased the risk of a controlled flight into terrain (CFIT) event.

La compagnia al momento della chiusura aveva una nutrita flotta composta da

8 ATR 72-600;
12 AIRBUS 320-321;
4 AIRBUS 330

I due eventi illustrati purtroppo non esauriscono la lista degli incidenti fatali subiti dalla compagnia, andando indietro negli anni infatti troviamo:

- 30 giugno 1995 ATR 72-202 4 vittime (volo ferry) ; l'aereo era stato consegnato da appena un mese alla compagnia.
- 21 dicembre 2002 ATR 72-202 2 vittime (volo cargo)

Il vettore, il particolare merita attenzione, non è stato mai incluso nella blacklist della UE, così come risultava aver "passato" tutti gli esami della Iata per la certificazione IOSA (Iata Operational Safety Audit).

(1) In realtà la *V Air* già il primo ottobre scorso era stata incorporata nella compagnia-madre. Alla chiusura la TransAsia risultava avere una flotta composta da 8 ATR72-600, 4 A330, 12 A320-321.

“Verso le operazioni con un solo pilota, SPO Single Pilot Operation” Newsletter 11/15 del 15 giugno 2016.

(2) Rapporto ASC-AOR-16-06-01 pagg. VII

(3) Rapporto ASC-AOR-16-02-01 pagg III ; entrambi i rapporti sono disponibili sul nostro sito.

AAR – Safety Newsletter 47/2016 del 5 Dicembre 2016

CORREZIONE

Precedente Newsletter (46/2016): il corretto numero di passeggeri trasportati nel 2015 è stato di 3 miliardi 500 milioni. Pertanto nella prima pagina, il relativo paragrafo va letto come segue:

“Quest’anno i passeggeri trasportati da **tutte le compagnie aeree mondiali** toccheranno i 3.8 miliardi, lo scorso anno 2015, erano stati 3 miliardi 500 milioni. Nel corso del 2016, fino ad oggi, sono avvenuti cinque incidenti aerei **(3)** che hanno provocato 223 vittime in tutto il mondo. Lo scorso anno gli incidenti erano stati cinque con 258 vittime.”

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
- 45/2016 (1 dicembre): MEDELLIN, CONFERMATA LA CAUSA CARBURANTE
- 46/2016 (2 dicembre): SICUREZZA VOLO, ESISTE UN PROBLEMA CARBURANTE?