

CITATION PRECIPITA NEL BALTICO. PROBLEMI PRESSURIZZAZIONE IN CABINA?

Il business jet Cessna 551 (Citation II) della società tedesca GG Rent GmbH, iscritto nel registro aeronautico austriaco come OE-FGR, è precipitato il 4 settembre nel Mar Baltico in circostanze alquanto misteriose. L'aereo era decollato dallo scalo spagnolo di Jerez-La Parra sul quale era giunto il 27 agosto proveniente da Colonia, città dove avrebbe dovuto ritornare al termine del volo del 4 settembre. A bordo oltre al pilota 3 passeggeri.

L'aereo in questione era stato omologato dalle autorità austriache per le cosiddette operazioni a pilotaggio singolo. Ciò significa che era normale che nel cockpit fosse presente un solo pilota.

Il bireattore executive che aveva alle spalle ben 44 anni di esercizio essendo stato costruito nel 1978 era decollato dall'aeroporto di Jerez nella Spagna meridionale alle 12:57 (UTC) di domenica 4 settembre. Dopo aver lasciato la Spagna il Cessna è entrato nello spazio aereo francese, poi in quello del Lussemburgo, per poi puntare verso la Germania. Ma già in territorio francese si è visto che qualcosa non andava dal momento che pur essendo ancora a livello di crociera, il Cessna non volava in linea retta come avrebbe dovuto.

La destinazione del volo era Colonia, in Germania, tuttavia il Citation non è atterrato in questo aeroporto, ma ha proseguito il volo in direzione della Scandinavia. Il jet d'affari si è schiantato infine nel Mar Baltico circa 15 minuti prima delle 20 (17.40 UTC).

Non ci sono ancora informazioni affidabili, ma numerosi indizi fanno pensare che gli occupanti fossero già privi di conoscenza prima dell'impatto sul Mar Baltico. Il controllo del traffico aereo francese aveva perso il contatto radio con l'apparecchio. In precedenza, c'era stato un messaggio in cui il capitano segnalava problemi con la pressione in cabina. Altre comunicazioni fra i centri controllo e il pilota non vi sono state, ma l'OE-FGR ha continuato il viaggio superando la sua destinazione e proseguendo su una rotta di 048 gradi verso nord-est.

Sia la Francia come la Germania hanno inviato in volo jet militari i quali tuttavia non sono riusciti a stabilire il contatto radio con il jet d'affari. Diversi media e fonti del settore militare riferiscono all'unanimità che né gli equipaggi tedeschi né quelli francesi sono riusciti a vedere una sola persona nella cabina di pilotaggio del Cessna. Ciò solleva certamente degli interrogativi su cosa sia successo a bordo. La causa più probabile è che il capitano abbia perso i sensi a causa di problemi con la pressurizzazione della cabina e che il suo corpo si sia "accasciato" in modo da non essere visibile ai caccia militari.

Chiaramente lo schianto nel Mar Baltico a nord-ovest di Ventspils è stato causato dalla mancanza di carburante. Diverse missioni di soccorso si sono immediatamente recate sul luogo dell'incidente. La Svezia ha inviato un Dash 8 della Guardia Costiera e un elicottero AW139. Dopo un messaggio radio della Guardia Costiera, anche un traghetto ha cambiato rotta e so è diretto sul punto di caduta per raccogliere eventuali superstiti. Secondo i media svedesi, la nave civile avrebbe supportato la missione di soccorso ufficiale. Inizialmente sono stati trovati solo alcuni piccoli pezzi di relitto e uno strato di lubrificante, il che indica che l'aereo potrebbe essere affondato rapidamente.

La perdita di pressione è un'emergenza potenzialmente grave in un aeromobile che vola alla normale altitudine di crociera per la maggior parte degli aerei passeggeri a reazione. La perdita di pressione in

cabina, o depressurizzazione, viene normalmente classificata come esplosiva, rapida o graduale in base all'intervallo di tempo in cui viene persa la pressione stessa.

Quando si parla di depressurizzazione della cabina dell'aeromobile si è soliti ricordare l'incidente avvenuto il 14 agosto 2005 a un B737 cipriota che si schiantò in Grecia dopo che tutti a bordo avevano perso i sensi (1) tuttavia va ricordato come non pochi executive jet, ai cui comandi vi è un solo pilota, sono stati oggetto di incidenti simili a quello avvenuto il 4 agosto.

- (1) 14 agosto 2005. Boeing 737-31S della compagnia cipriota Helios Airways in volo da Larnaca ad Atene. 121 morti, tutti gli occupanti a bordo. Mancato riconoscimento che il selettore della modalità di pressurizzazione della cabina era in posizione MAN (manuale) durante l'esecuzione delle varie fasi del volo: a) procedura pre-volo, b) lista di controllo prima della partenza; e c) lista di controllo dopo il decollo e per tutta la durata del volo. Ipossia equipaggio e passeggeri.

NL 47/2022 ; 5 settembre 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno

NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42simo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre

www.air-accidents.com

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it