

## IL MANCATO AMMARAGGIO A HONOLULU DEL 737 TRANSAIR

Era lo scorso 2 luglio quando il Boeing 737 della Transair, ora convertito a velivolo tutto merci, iniziò il suo decollo dall'aeroporto internazionale Daniel K. Inouye di Honolulu; erano le 01.33 ora locale. L'aereo era diretto a Kahului e a bordo vi erano solo i due piloti. Dopo pochi minuti dall'avvenuto decollo, dopo che il controllo del traffico aereo aveva autorizzato il volo a salire a 13.000 piedi, i piloti informavano la torre di Honolulu che l'aereo aveva "perso un motore".

Il controllore di torre proponeva un ritorno immediato per l'atterraggio, ma l'equipaggio richiedeva tempo per "eseguire una lista di controllo". Come si vede dall'immagine, tratta da Flightradar24, il 737 continuava su una rotta sud-ovest, allontanandosi dall'aeroporto. Dopo quattro minuti dallo spegnimento del primo motore, l'equipaggio riferiva che il secondo motore si era surriscaldato e non potevano mantenere la quota.



Da Flightradar24, il corto volo del volo Transair 810

Questa volta l'aereo virava verso Honolulu, ma l'aereo continuava a perdere quota. *"We'd like the closest airport runway, please"* fu l'ultima trasmissione registrata dal velivolo (01.46). L'aereo precipitò sulle acque della baia di Māhala a circa 2 miglia (3 km) dall'aeroporto di Kalaeloa. Erano trascorsi 15 minuti appena dal decollo.

Intorno alle 2:30 del mattino, un elicottero della Guardia Costiera individuava una chiazza di carburante e parti dell'aereo. L'equipaggio dell'elicottero comunicava via radio allo stesso controllore di torre che aveva parlato l'ultima volta con il volo 810 circa 45 minuti prima: *"Abbiamo un aereo in acqua. Siamo attualmente sopra il campo di detriti"*, poi ha chiamato pochi minuti dopo per riferire: *"Abbiamo zero..., due corpi in vista in acqua"*. Il controllore ha risposto: *"Ok, quindi avete entrambi i ragazzi, entrambi in vista?"* a cui risposero: *"Entrambi in vista, sì, signore"*

Quando l'elicottero della Guardia Costiera era arrivato sulla scena, un sopravvissuto era sulla parte di coda verticale dell'aereo, l'unica parte del velivolo che poteva ancora essere vista galleggiare sopra le onde, mentre un secondo era in acqua a galleggiare su un letto di materiale intriso di carburante. L'equipaggio dell'elicottero pianificò di salvare prima il superstite già in acqua ma dovette cambiare il piano quando la sezione di coda affondò rapidamente, lasciando l'altro superstite, evidentemente ferito, a lottare per nuotare. L'equipaggio dell'elicottero ha calato un soccorritore, che ha messo il sopravvissuto nella corda di salvataggio, ed entrambi sono stati sollevati a bordo dell'elicottero. Il sopravvissuto è stato segnalato per essere al punto di esaurimento e non completamente reattivo quando è stato valutato a bordo dell'elicottero. Poi venne recuperato l'altro pilota.

I due, come precisato, erano le uniche persone a bordo. Entrambi sono stati condotti al *The Queen's Medical Center* che si trova a circa 20 miglia (32 km) di distanza. Malgrado le ferite ricevute, entrambi i piloti ad oggi risultano già dimessi dall'ospedale.

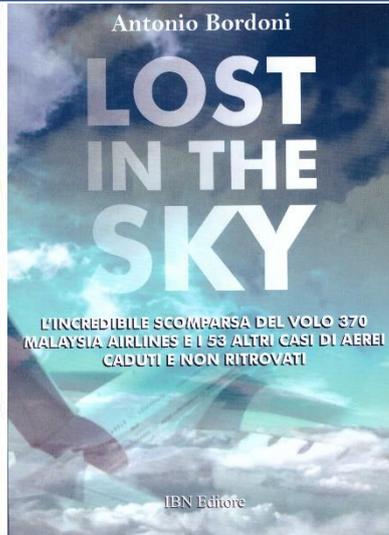
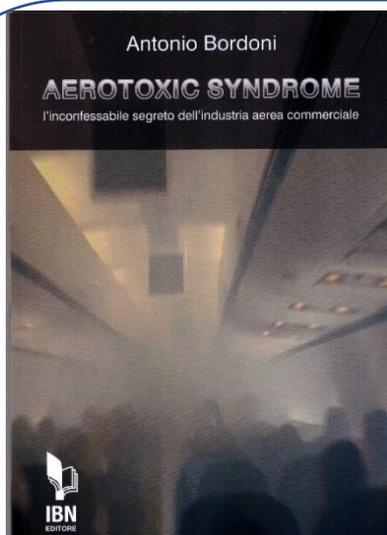
Al momento del salvataggio, c'erano venti di 17 miglia all'ora (27 km/h) e mari fino a 5 piedi (1,5 m).



*Immagine NTSB del 737 nel fondale marino*

L'aereo era un 737 serie 200 della prima generazione e aveva 45 anni di servizio. La FAA non ha voluto rilasciare commenti e l'indagine è ancora in corso, ma un reporter investigativo locale della rete KHON-TV ha scoperto più di una dozzina di azioni esecutive della FAA contro la Rhoades Aviation e la Trans Executive Airlines of Hawaii (d.b.a Transair), con multe che hanno totalizzato oltre 200.000 dollari in 25 anni.

- (1) Il velivolo un Boeing 737-275C era immatricolato N810TA (c/n 21116/427) ed era entrato in servizio il 23 luglio 1975.



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

[info@ibneditore.it](mailto: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	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	18 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
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21	Emergenza nel cielo afgano	19 agosto

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)