

“FATIGUE” PRESENTE IN DUE RECENTI INCIDENTI

Il 16 luglio scorso un Antonov 28 con 19 persone a bordo che svolgeva il servizio di linea della compagnia russa SILA (1) è stato costretto ad un atterraggio di fortuna durante lo svolgimento di un volo *scheduled* fra Kedrovo e Tomsk. Il rapporto preliminare emesso dall’Agenzia Investigativa MAK (Interstate Aviation Committee) ha messo in luce **che il capitano aveva effettuato dieci voli di seguito accumulando un periodo di lavoro continuativo di 18 ore e 5 minuti**. Il particolare è venuto alla luce “casualmente” a seguito dell’inchiesta avviata per l’incidente occorso all’Antonov 28 i cui motori si erano improvvisamente bloccati in volo causa ghiaccio, costringendo l’equipaggio ad effettuare un atterraggio di fortuna. L’incidente fortunatamente non ha provocato vittime nè fra gli occupanti del velivolo, nè a terra nella località dell’atterraggio di fortuna.

Il primo agosto scorso poi l’agenzia investigativa ucraina NBAAI (National Bureau of Air Accidents Investigation) ha reso noto il rapporto definitivo su un altro incidente, questa volta fatale, avvenuto il 4 ottobre 2019 ad un Antonov 12 della compagnia Ukraine Air Alliance (2) nei pressi dell’aeroporto di Lviv-Danylo Halytskyi: anche in questo caso appare citato fra le cause un probabile “*physical excessive fatigue*”.

Quest’ultimo incidente avveniva alle 03:43 UTC (06:43 ora locale), durante l’avvicinamento all’aerodromo di Lviv (UKLL), in condizioni di bassa visibilità con presenza di nebbia. L’aereo proveniva da Vigo in Spagna.

Cinque membri dell’equipaggio di volo hanno subito lesioni mortali nell’incidente mortale. Tre tecnici che si trovavano a bordo sono stati gravemente feriti. Come risultato dell’incidente, l’aereo è stato distrutto ed è irreparabile.

Il volo Ukraine Air Alliance 4050 era partito dall’aeroporto di Vigo, Spagna, alle 22:20 UTC del 3 ottobre con a bordo un carico di 13000 kg di pezzi di ricambio per automobili destinati a Bursa, Turchia. Una sosta di rifornimento era prevista a Lviv, in Ucraina.

Alle 03:20 UTC (06:20 ora locale) il volo è entrato nello spazio aereo dell’Ucraina e l’equipaggio ha ascoltato la frequenza ATIS per ottenere le ultime informazioni meteo. A Lviv erano in vigore procedure di bassa visibilità, con la pista 31 in uso per gli avvicinamenti ILS. La nebbia aveva ridotto la visibilità nella zona di atterraggio a 150 metri con una visibilità verticale di 50 m.

Alle 03:40 il volo riferiva di aver catturato il localizzatore e il controllore avisava che la visibilità era aumentata a 800 m nella zona di atterraggio con una verticale di 60 m.

Dopo che il volo è stato autorizzato ad atterrare, il velivolo è sceso significativamente al di sotto della pendenza di planata. Ad una distanza di 3,3 km dalla pista, l’aereo era sceso ad un’altitudine di 100 metri. Ad un’altitudine di 60 metri, è scattato l’allarme dell’altezza di decisione raggiunta, al quale tuttavia nessun membro dell’equipaggio reagiva. Ad una distanza di 1359 metri dalla soglia della pista, ad un’altitudine di 5-7 metri, l’aereo infine si è scontrato con degli alberi e si è schiantato.

Il rapporto indica quale causa più probabile dell’incidente, avvenuto in condizioni di fitta nebbia, l’incapacità dell’equipaggio di eseguire il volo nelle condizioni strumentali a causa della **probabile eccessiva stanchezza fisica**, che ha portato a una discesa involontaria dell’aereo al di sotto del sentiero di planata con la conseguenza dell’impatto con il terreno.

Quali fattori contribuenti il rapporto indica il probabile superamento del peso al decollo dell'aeromobile durante la partenza dall'aeroporto di Vigo, fatto questo che avrebbe comportato un aumento del consumo di carburante, il cui residuo non ha permesso di eseguire il volo verso l'aeroporto alternato di Boryspil.

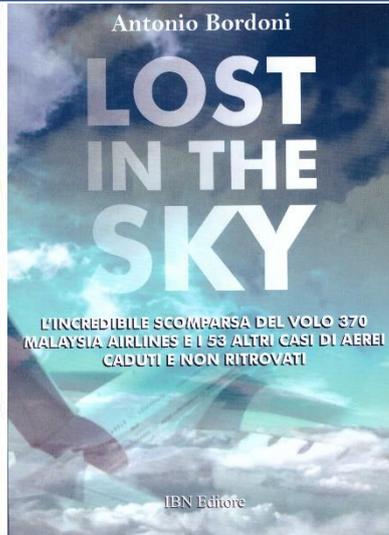
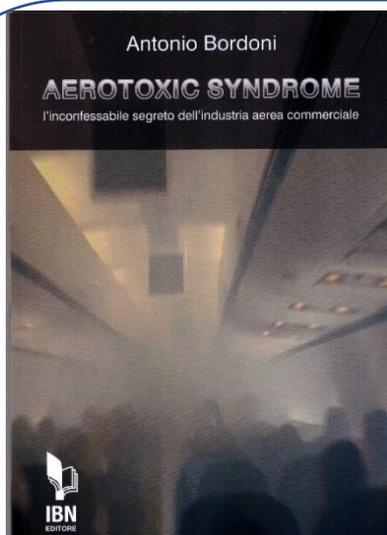
Il rapporto definitivo su questo incidente è stato caricato nel nostro database.



Immagine dell'Antonov 12 precipitato durante la fase di avvicinamento a Lviv. (foto tratta dal rapporto investigativo)

- (1) L'aeromobile apparteneva alla compagnia Siberian light Aviation (SILA), registrazione RA28728 (c/n 1AJ007-13)
- (2) L'aeromobile apparteneva alla compagnia Ukraine Air Alliance, registrazione UR-CAH (c/n 8345604)

NL 52/2021 ; 12 ottobre 2021



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

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
NL48/21	Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto
NL49/21	Perdere pezzi al decollo	18 settembre
NL50/21	Un Near-Miss a Schiphol	23 settembre
NL51/21	L'incidente di Milano e l'Aviazione Generale	7 ottobre