

RAPPORTO SULL'INCIDENTE DI VILNIUS

Il 25 novembre 2024 alle 02:08 (*tempo UTC*) un Boeing 737-400SF tutto-cargo operato dal vettore spagnolo Swiftair per conto di DHL, è partito dall'aeroporto di Lipsia/Halle, Germania, con destinazione l'aeroporto di Vilnius in Lituania. (1)

Alle ore **03:28** il Boeing impattava con il terreno a ridosso della pista 19 durante l'avvicinamento all'aeroporto di destinazione. Il velivolo è stato distrutto. Il capitano è rimasto ferito mortalmente, il copilota e due passeggeri sono stati gravemente feriti.

Questa la sequenza degli avvenimenti ricostruita dalla Autorità Lituana per l'Aviazione Civile, assistita dal BFU tedesco.

Alle **03:01:42** l'equipaggio ha iniziato il briefing di avvicinamento, impostando frequenze e rotte;

Alle **03:06:25** l'equipaggio ha completato la lista di controllo per la discesa, omettendo però il controllo dei dati di atterraggio. In seguito pilota e copilota hanno scambiato informazioni circa la possibilità di incontrare formazione di ghiaccio, turbolenza moderata e nubi al di sotto di FL 220;

Alle **03:08:50** il centro di controllo dell'area di Varsavia ha invitato a cambiare sulla frequenza di Vilnius ACC 133.305 MHz;

Alle **03:09:09** il comandante cercava di contattare Vilnius segnalando di scendere a FL 290, ma non otteneva risposta;

Alle **03:09:25** il comandante e copilota hanno discusso sulla discesa in navigazione verticale (VNAV) con l'antighiaccio attivato;

Alle **03:09:56 e fino alle 03.18** il comandante cercava nuovamente di contattare Vilnius. Dopo una discussione con il copilota sulla frequenza corretta, il comandante tornava alla frequenza precedente e riusciva a stabilire il contatto con Vilnius. La frequenza corretta non era 118.705 bensì la 120.705;

Alle **03:20:01** il comandante si accorgeva che l'autopilota era stato scollegato nello stesso momento in cui ha tentato di inserire gli interruttori antighiaccio dei motori.

Alle **03.22:42** l'equipaggio ha completato la checklist di avvicinamento, ma non quella di atterraggio;

Alle **03:22:57** il copilota ha chiesto se l'antighiaccio fosse attivo, il capitano ha confermato;

Alle **03:23:44** l'equipaggio ha discusso le misure per ridurre la velocità, il capitano ha azionato i freni di velocità e ha consigliato al copilota di alzare il muso dell'aereo; (2)

Alle **03:24:29** il comandante ha dichiarato di voler utilizzare i flap 5. Il CVR ha registrato diversi suoni che molto probabilmente provenivano da un movimento della maniglia dei flap. Ma dalla registrazione dell'FDR risulta che la posizione effettiva dei flap è rimasta a zero;

Alle **03:26:15** l'aereo era nella fase di avvicinamento finale. Nello stesso momento il copilota ha chiesto al comandante di abbassare il carrello e di mettere i flap a 15. Il capitano ha risposto che la velocità era ancora molto elevata e che il copilota doveva prima ridurre la velocità;

Alle **03:26:58** il controllore dell'avvicinamento di Vilnius comunica *“Postman one eight delta, four miles from touchdown, contact tower, one one eight two zero five”*.

Il CVR riporta che il capitano ha risposto a questo messaggio comunicando *“one one eight zero five, postman one eight delta”*. Ma ovviamente non è riuscito a contattare la torre in quanto la frequenza da lui ripetuta era errata.

Alle **03:27:42** il comandante dichiara che la pista è in vista e invita il copilota a ridurre ulteriormente la velocità; quando questo avveniva il capitano riconosceva di aver selezionato la frequenza sbagliata;

Alle **03:27:56** il copilota prende atto che i flap sono retratti . Immediatamente dopo, si attiva lo stick shaker e l'avviso *“Sink Rate, Pull Up”* attivato dal sistema EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System*);

Alle **03:28:02** l'equipaggio ha chiesto il go around. La potenza veniva impostata in modalità GoAround (GA) e i motori hanno accelerato fino a superare il 90% di N1 al momento dell'impatto;

Alle **03:28:07** l'EGPWS ha emesso l'avviso *“too low, terrain”* e un secondo dopo il velivolo ha impattato con il suolo.

Essendo il Rapporto Investigativo di carattere preliminare, mancano le conclusioni e le relative osservazioni. Esprimendo un commento del tutto personale, ci appare evidente che siamo in presenza di particolari e circostanze tipiche di un incidente che va ascritto alla categoria dei *“red eyes”*, volendo con ciò intendere che le ore di servizio sono quelle in cui il ritmo circadiano prevede riposo. E' infatti un volo *red eyes* un volo che parte di notte e arriva al mattino presto, e anche se la durata è breve rimane il particolare che il ritmo circadiano viene completamente stravolto. E' un dato di fatto che l'equipaggio era in servizio nelle ore notturne di un lunedì mattina e pertanto ciò che il Rapporto nella versione definitiva dovrà chiarire è se l'equipaggio si era riposato nelle ore precedenti il volo.

Il capitano spagnolo aveva 48 anni con un'esperienza di volo di 5.432 ore delle quali solo 1.298 come capitano di B737. Il copilota anch'esso spagnolo aveva 34 anni e 520 ore di volo di cui solo 190 con il B737.

Nell'esporre queste nostre considerazioni abbiamo trovato davvero sorprendente che un capitano e un copilota insieme i quali, lo ricordiamo, dovrebbero controllarsi reciprocamente, non riescono a impostare per ben due volte la corretta frequenza che gli viene comunicata da terra e che arrivino nella fase finale di avvicinamento con i flap tutti retratti. E' per questo che riteniamo che la stanchezza sia stata un fattore determinante nel provocare la sciagura.

Ricordiamo che la compagnia spagnola Swiftair agiva quale subappaltatore di DHL , ma opera anche in proprio effettuando voli regolari passeggeri all'interno della Spagna.

(1) Aereo immatricolato EC-MFE, c/n 24445

(2) Scrive testualmente il rapporto: *“the captain deployed the speed brakes and advised the co-pilot to raise the nose.”*

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."