

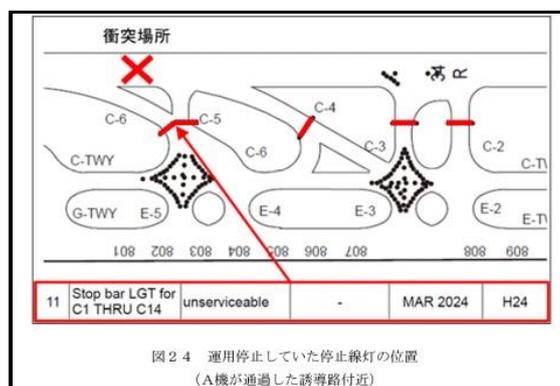
ANCORA OVERLAPPING NELLE COMUNICAZIONI RADIO

Fra qualche giorno ricorre il primo anniversario dall'incidente. Era proprio il 2 gennaio del 2024 allorché un Airbus A350-900 della JAL Japan Airlines, che effettuava il volo JL-516 da Sapporo a Tokyo Haneda con 367 passeggeri e 12 membri dell'equipaggio, atterrava sulla pista 34R di Haneda alle 17:47L in condizioni notturne, e sulla pista si scontrava con un Dash 8-300 della Guardia Costiera giapponese (1) poco dopo l'atterraggio prendendo fuoco. L'A350 si è fermato sul bordo destro della pista a circa 1680 metri di distanza e tutti gli occupanti hanno potuto evacuare; non vi sono state vittime a bordo dell'aereo di linea. Anche l'altro velivolo, che trasportava 6 persone, prendeva fuoco causando la morte di 5 dei sei occupanti a bordo. Entrambi i velivoli sono stati distrutti dalle fiamme. 15 passeggeri dell'A359 sono rimasti feriti, il capitano del Dash 8 ha riportato gravi ferite. Gli incendi degli aerei sono stati spenti circa 8 ore dopo la collisione.



Così è stato ridotto l'A350 dall'incendio (Pag. 60 del Rapporto)

Il 25 dicembre scorso il JTSB (Japan Transport Safety Board) ha pubblicato il rapporto preliminare in lingua giapponese (166 pagine) che riassume gli eventi occorsi quella tragica sera. Il DH8C era stato autorizzato a rullare attraverso le vie di rullaggio H e C fino al punto di attesa C5. La torre di controllo, dando priorità all'aeromobile, comunicava che l'aeromobile sarebbe stato il numero 1 per il decollo; l'equipaggio leggeva correttamente questa informazione mentre rullava verso la bretella C5, verificando di avere a disposizione una distanza sufficiente per il decollo. Il comandante riteneva di aver ricevuto l'autorizzazione ad allinearsi alla pista 34R, l'equipaggio accendeva le luci anticollisione e effettuava la lista di controllo prima del decollo. **In una comunicazione radio parzialmente sovrapposta, l'equipaggio ha sentito "Runway 34R, cleared for takeoff". L'aereo si allineava e si fermava: in quel momento si è verificata la collisione tra i velivoli.**



Questo grafico tratto dalla pag. 53 del rapporto evidenzia la bretella C5 la cui stop bar era fuori uso

L'immagine che segue è sempre tratta dal Rapporto Preliminare (3) ed evidenzia le modalità di impatto fra i due velivoli: appare chiaro che il DHC8 era ormai allineato nel centro pista e l'impatto con l'A350 che aveva già toccato terra è stato quindi inevitabile.

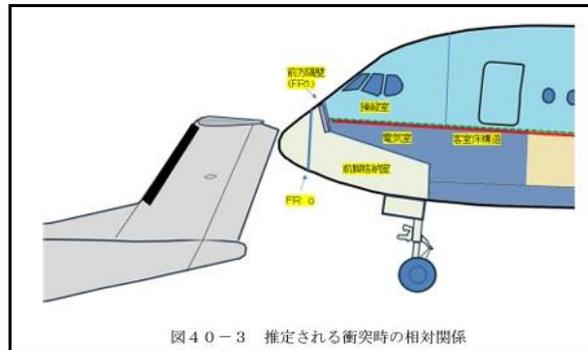


図40-3 推定される衝突時の相対関係

Se teniamo conto di ciò che il Rapporto segnala sullo stato della segnaletica, barra luminosa di arresto della bretella C5 fuori uso, avremo il quadro completo della situazione: **errore umano con l'aggiunta di segnaletica carente**. Possiamo comunque dire che a quasi mezzo secolo dal tragico incidente di Tenerife (2) ove due giganti dell'aria si scontrarono a terra provocando l'incidente più grave della storia dell'aviazione civile (583 vittime e 61 feriti) purtroppo quelle che dovrebbero essere "lezioni" per la comunità aeronautica, tali non sono. Anche quella sciagura fu causata da un overlapping nelle comunicazioni con l'aggravante della nebbia.

- (1) L'Airbus 350 era immatricolato JA13XJ, il DHC era ormai proprio allineato nella pista 8 della Guardia Costiera portava l'immatricolazione JA722A.
- (2) 21 marzo 1977: B747 KLM (PH-BUF) ; B747 PANAM (N736PA)
- (3) Pagina 73 del Rapporto Preliminare del JTSB

NL 71/2024 29 dicembre 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	02/01/2024
✓	NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	03/01/2024
✓	NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	04/01/2024
✓	NL 04/24	Nuovi guai per il 737	06/01/2024
✓	NL 05/24	737: una serie problematica	09/01/2024
✓	NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14/01/2024
✓	NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23/01/2024
✓	NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19/02/2024
✓	NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19/02/2024
✓	NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23/02/2024
✓	NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26/02/2024
✓	NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	09/03/2024
✓	NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23/03/2024
✓	NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20/04/2024
✓	NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21/04/2024
✓	NL 16/24	Una investigazione da manuale	29/04/2024
✓	NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	02/05/2024
✓	NL 18/24	La compagnia più sicura	05/05/2024
✓	NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16/05/2024
✓	NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21/05/2024
✓	NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21/05/2024
✓	NL 22/24	Ustica e Israele	30/05/2024
✓	NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	02/06/2024
✓	NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10/06/2024
✓	NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11/06/2024
✓	NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12/06/2024
✓	NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15/06/2024
✓	NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26/06/2024
✓	NL 29/24	Morire nel cockpit	27/06/2024
✓	NL 30/24	Ogni 28 giugno	28/06/2024
✓	NL 31/24	Volo Itavia 897	29/06/2024
✓	NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	02/07/2024
✓	NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10/07/2024
✓	NL 34/24	La reputazione di Boeing	13/07/2024
✓	NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19/07/2024
✓	NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	22/07/2024
✓	NL 37/24	Ancora una compagnia Nepalese	25/07/2024
✓	NL 38/24	Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27/07/2024
✓	NL 39/24	ACARS: Una telescrivente a bordo	03/08/2024
✓	NL 40/24	ATR72 precipita in Brasile	10/08/2024
✓	NL 41/24	Gli anni delle carrette del cielo	22/08/2024
✓	NL 42/24	Batterie al litio e sicurezza volo	06/09/2024
✓	NL 43/24	Asia a rischio per i pontefici	10/09/2024
✓	NL 44/24	Fumi tossici a bordo dell'A380	11/09/2024
✓	NL 45/24	Torniamo sulle batterie al litio	20/09/2024
✓	NL 46/24	Tre punti da ponderare su MH370	22/09/2024
✓	NL 47/24	Quello scontro sul cielo di Nettuno	29/09/2024
✓	NL 48/24	Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30/09/2024
✓	NL 49/24	La Porta del cockpit	03/10/2024
✓	NL 50/24	Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04/10/2024
✓	NL 51/24	Componenti non conformi per il Boeing 787	06/10/2024
✓	NL 52/24	Altro capitano morto in volo	10/10/2024
✓	NL 53/24	La localizzazione di velivoli incidentati	10/10/2024
✓	NL 54/24	Bird strike sempre in agguato	18/10/2024
✓	NL 55/24	Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18/10/2024
✓	NL 56/24	L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20/10/2024
✓	NL 57/24	Attuali criticità della sicurezza volo	27/10/2024
✓	NL 58/24	Rischio catastrofe causa fumi tossici	28/10/2024
✓	NL 59/24	Fuel Dumping nel Tirreno	11/11/2024
✓	NL 60/24	Attrezzo manutenzione dimenticato nel motore	16/11/2024
✓	NL 61/24	Problemi ai motori Pratt & Whitney	24/11/2024
✓	NL 62/24	Incidente al 737 di DHL	25/11/2024
✓	NL 63/24	Il nodo Età dei Piloti	29/11/2024
✓	NL 64/24	Finalmente il Rapporto su Egyptair 804: bomba	30/11/2024
✓	NL 65/24	Incidenti DHL: similarità fra Vilnius e Bergamo	01/12/2024
✓	NL 66/24	La IATA fonda il Club anti-turbolenze	14/12/2024
✓	NL 67/24	Atterraggio con pista sdrucchiole	21/12/2024
✓	NL 68/24	Embraer 190 di Azerbaijan Airlines	25/12/2024
✓	NL 69/24	Come MH17	26/12/2024
✓	NL 70/24	Fumi in cabina: parliamo del "PBE" o casco antifumo	27/12/2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
info@ibneditore.it

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