

## A330 AIR CHINA PRENDE FUOCO AL GATE

L'Airbus era giunto a Pechino da Singapore alle 09.09 del 27 agosto e si stava preparando per il volo successivo CA 183 da Pechino a Tokyo-Haneda. (1)

L'Airbus aveva già imbarcato le merci ed era pronto per l'imbarco passeggeri quando un denso fumo che sembrava provenire dalla zona cargo ha indotto a un rapido sbarco delle persone a bordo, le quali hanno lasciato l'aereo attraverso il jet bridge. I servizi di emergenza prontamente intervenuti hanno spento un incendio nella stiva di carico anteriore. Non ci sono stati feriti ma l'aereo ha ricevuto danni sostanziali.

La compagnia aerea ha comunicato che: "Il 27 agosto 2019, il volo CA183 da Pechino a Tokyo, durante l'imbarco dei passeggeri, è stato oggetto nella zona cargo di un denso fumo, l'equipaggio ha rapidamente adottato le misure antincendio e ha organizzato l'evacuazione sicura di tutti i passeggeri. La causa specifica dell'incidente è oggetto di indagine". Secondo alcune fonti le persone che sono sbarcate erano personale della compagnia e dell'aeroporto ma a bordo ancora non vi era alcun passeggero.



Il fumo originato nella zona dei pallet che si trova sotto il pavimento della cabina passeggeri, come si vede dall'allegata immagine, è giunto a danneggiare anche la parte esterna superiore della fusoliera. (2)

L'incidente ricorda quanto avvenuto in data 29 luglio 2017 sull'aeroporto del Cairo allorchè un Boeing 777 della Egyptair fu distrutto da un incendio sviluppatosi nell'area cockpit.

Poiché la zona della cabina in cui si era sviluppato l'incendio non ha linee di alimentazione del carburante né linee idrauliche, l'indagine si è concentrata sul sistema di alimentazione dell'ossigeno destinato all'equipaggio come causa principale o fattore che ha contribuito maggiormente. Nei giorni successivi l'area della cabina di pilotaggio dove si è sviluppato l'incendio

è stata esaminata su tutti i velivoli EgyptAir 777-200 e 777-300. Secondo la relazione finale dell'indagine, il cablaggio trovato nella piastra luminosa dell'ossigeno non corrispondeva al cablaggio originale della Boeing.

Tornando all'incidente di Pechino una delle prime ipotesi avanzate è quella di autocombustione delle batterie al litio le quali in più occasioni hanno generato incendi a bordo di aerei. Per chi volesse approfondire l'argomento: "Batterie al litio, pericolo a bordo" Newsletter 8/11 del 2 giugno 2011.



*Malgrado visto esteriormente il danno sembrava di poco conto...ecco come era stato danneggiato all'interno il cockpit del B777 egiziano.*



- (1) La macchina è immatricolata B5958 e non possiamo ancora dire se sarà un caso di *hull loss*.
- (2) La foto è ripresa da sito <http://avherald.com/h?article=4cc111cc&opt=0>

**Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):**

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370:non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019** : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019** : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019** : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019** : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
- 21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
- 22/2019** : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)
- 23/2019** : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)
- 24/2019** : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)
- 25/2019** : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)
- 26/2019** : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)
- 27/2019** : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)
- 28/2019** : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)
- 29/2019** : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)
- 30/2019** : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)
- 31/2019** : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)
- 32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)
- 33/2019** : L'incidente di Treviso (2 luglio 2019)
- 34/2019** : Piovono clandestini dal cielo (3 luglio 2019)
- 35/2019** : Un decollo al rallentatore (19 luglio 2019)
- 36/2019** : Strani odori sugli A330NEO (26 luglio 2019)
- 37/2019** : Fumi a bordo: ormai è una abitudine (7 agosto 2019)
- 38/2019** : Doppio bird strike a Mosca (17 agosto 2019)
- 39/2019** : Qualcuno ha trovato i pezzi di un motore? (21 agosto 2019)
- 40/2019** : Cosa sta succedendo agli aerei? (23 agosto 2019)

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