

IL SOLITO LAPTOP PRENDE FUOCO A BORDO

Dal momento che in apertura del nuovo anno son di moda i fuochi di artificio, dedichiamo questa nostra prima newsletter dell'anno 2023 all'incendio verificatosi a bordo di un jumbo causa batteria litio.

Volo 457 della Lufthansa da Los Angeles a Francoforte. Il Boeing 747 è livellato a 35.000 piedi a circa 220 miglia a nord ovest di Chicago quando l'equipaggio avverte il controllo che vuole atterrare a Chicago in quanto un laptop di un passeggero ha preso fuoco. Malgrado durante l'avvicinamento all'O'Hare l'equipaggio comunicasse che il fuoco era stato spento, l'aereo atterrava ugualmente a Chicago dal quale aeroporto ripartiva dopo quattro ore di sosta come *ferry flight* senza passeggeri, con un nuovo numero di volo LH9925.

La Lufthansa ha comunicato che l'aereo è stato dirottato per precauzione dopo che il surriscaldamento del computer portatile di un passeggero aveva provocato l'incendio e due assistenti di volo hanno dovuto essere curati per inalazione di fumo. I passeggeri sono stati riprotetti su altri voli.

Il cambio della natura volo in ferry è quasi sicuramente dovuto al fatto che mancando due assistenti di volo i passeggeri non avrebbero potuto avere l'adeguata assistenza che le norme internazionali impongono. (1)

L'aereo è ridecollato in tempi abbastanza stretti per riportare l'equipaggio di volo e l'aeromobile in Germania prima che per l'equipaggio terminasse l'orario di servizio. L'incidente è occorso il giorno di Santo Stefano, il 26 dicembre scorso. Appena due giorni prima, sabato 24, a bordo di un Airbus 320 della Jetblue proveniente da Bridgetown, Barbados che si avvicinava al terminal assegnatole al JFK di New York, scoppiava un incendio anche in questo caso dovuto a un laptop di un passeggero.

Funzionari della FAA, di JetBlue e dell'Autorità Portuale di New York e New Jersey hanno dichiarato che l'aereo stava rullando verso un gate del Terminal 5 quando la batteria al litio nel computer portatile di un passeggero ha preso fuoco.

I primi soccorritori e l'equipaggio hanno evacuato 67 persone dall'Airbus utilizzando gli scivoli di emergenza, altri 60 passeggeri sono invece usciti normalmente dall'aereo. Nell'evacuazione sette passeggeri hanno riportato ferite minori, tra cui inalazione di fumo e contusioni alle braccia.

Circa questi frequenti incidenti vorremmo ricordare che fra le possibili cause della sciagura aerea avvenuta il 19 maggio 2016 all'Airbus 320 di Egyptair in servizio fra Parigi e Cairo (2) vi è anche quello dell'incendio in cabina di pilotaggio a causa di un laptop di servizio dell'equipaggio. In palese violazione di quanto prescrive l'ICAO, malgrado le autorità egiziane abbiano da tempo a disposizione CVR e FDR non è stato emesso alcun rapporto investigativo ufficiale, tantomeno di carattere preliminare.

Circa l'uso di questi dispositivi a bordo degli aerei i regolamenti attualmente in vigore non ne vietano il trasporto, tuttavia a causa dei frequenti episodi di improvvisi incendi causati dalle

batterie al litio, gli assistenti di cabina svolgono appositi corsi per provvedere all'immediata opera di spegnimento di incendi che possono verificarsi a bordo.

Istruzioni della IATA per il personale di cabina (3)

Le procedure antincendio prevedono che qualsiasi batteria al litio che mostri segni di surriscaldamento debba essere raffreddata il più rapidamente possibile con acqua o liquido non infiammabile.

La maggior parte dei PED alimentati da batterie al litio viene tenuta e/o utilizzata durante il volo. I passeggeri e l'equipaggio di cabina sono quindi più in grado di identificare un dispositivo che si surriscalda e di adottare le misure appropriate per raffreddarlo prima del punto di accensione. Nel caso delle batterie installate nei bagagli a mano, è più difficile identificarle tempestivamente a causa del loro stivaggio in cabina. Questo aspetto deve essere considerato nella valutazione del rischio per la sicurezza.

Per raffreddare efficacemente una batteria al litio surriscaldata, prima o dopo l'accensione, la batteria deve essere immersa completamente in acqua o in un liquido non infiammabile. Se la batteria non può essere rimossa in modo rapido o sicuro, il dispositivo in cui è contenuta deve essere immerso in acqua.

Se il dispositivo surriscaldato ha le dimensioni di un bagaglio a mano, non è possibile immergerlo completamente in acqua o collocarlo in un dispositivo antincendio. Questo è un rischio potenziale e come tale deve essere attentamente valutato dalle aerolinee prima di stabilire una politica di accettazione del trasporto.

(1) Secondo la FAA, Federal Aviation Administration, gli aerei con una capacità di posti superiore a 100 passeggeri richiedono due assistenti di volo, più un assistente di volo aggiuntivo per ogni unità di 50 posti così ad esempio, 150 passeggeri richiedono tre assistenti di volo, 200 passeggeri richiedono quattro assistenti di volo, ecc. Ciò significa che un aeromobile come l'Airbus A380, con una capienza tipica di circa 500 passeggeri, richieda almeno dieci assistenti di volo.

(2) Volo MS 804 Parigi-Cairo, Airbus 320 SU-GCC. 56 passeggeri + 10 membri di equipaggio tutti periti quando l'aereo è precipitato nel mar Mediterraneo.

(3) Documento IATA "Smart Baggage with Integrated Lithium Batteries and/or Electronics" edizione 1/2017

NL 01/2023 ; 1 gennaio 2023

[Elenco Newsletter emesse nel 2023 \(scaricabili dal nostro sito\)](#)

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.