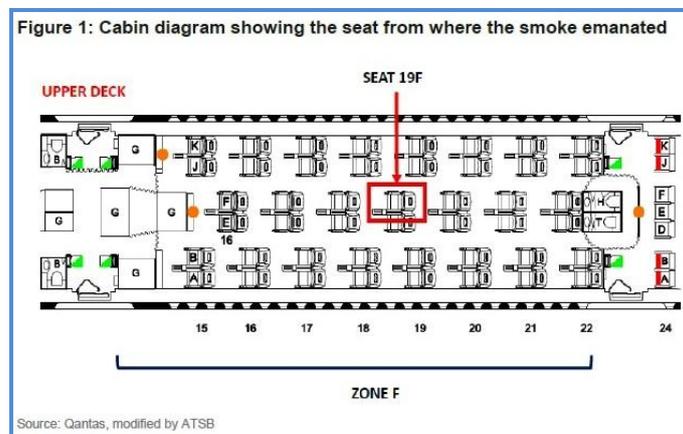
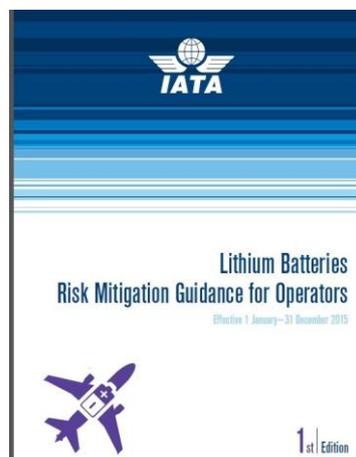


TELEFONINO DIMENTICATO CAUSA “SMOKE EVENT” A BORDO DI UN A380

Il 15 maggio 2016 un A380 della Qantas (VH-OQD) operava il volo da Sydney a Dallas. Mancavano circa due ore all’arrivo a destinazione quando un passeggero allertava il personale di servizio circa la presenza di fumo proveniente dalla fila centrale dei posti. Due attendenti di cabina afferravano gli estintori e procedevano verso il punto ove fuoriusciva il fumo mentre contemporaneamente, attraverso l’interfonico, si procedeva ad allertare tutto il *cabin crew* del problema; ricordiamo che l’A380 è un velivolo “double deck”. La sorgente del fumo veniva individuata nel posto 19F (fila centrale) al piano superiore.



Si procedeva a rimuovere il cuscino del sedile da dove fuoriusciva il fumo mentre veniva tolta la corrente a tutta la fila centrale interessata all’evento. Si cercava quindi di individuare la fonte del fumo e veniva trovato un PED (Personal Electronic Device) incastrato fra il posto 19F e quello limitrofo; non c’è voluto molto a ricollegare il fumo alle famigerate batterie al litio, la pericolosità delle quali continua a generare non pochi problemi alle aerolinee. Ormai tutto il personale delle compagnie aeree viene sottoposto ad appositi corsi in merito, mentre la IATA ha provveduto a emettere specifici manuali sull’argomento, i quali fra l’altro sono sottoposti a continui aggiornamenti, man mano che si apprendono “novità” dagli avvenimenti operativi.



Con l'aiuto degli estintori il personale di bordo procedeva al completo spegnimento del fumo, tuttavia in cabina si percepiva un forte odore acre e pungente.

Ciò che rimaneva dell'apparecchio veniva rimosso dal posto, messo in un contenitore con acqua e monitorato per la rimanente durata del volo. Le due immagini ("figure 1" e "figure 2") sono tratte dal rapporto investigativo dell'ATSB. (1)



L'Australian Transport Safety Board nel suo rapporto su questa indagine riporta anche che negli ultimi sei anni ha ricevuto 17 denunce di casi simili di *smoke events* occorsi a bordo di velivoli causati da apparecchi elettronici alimentati con batterie al litio, fra cui alcuni avvenuti anche nel compartimento cargo.



L'immagine sopra riportata si riferisce appunto ad un altro "smoke event" verificatosi nel compartimento cargo di un Boeing 737 della Fiji Airways in data 26 aprile 2014, anch'esso investigato dall'ente australiano. (2)

Il rapporto sull'incidente all'A380 non fornisce dettagli su chi e quando fra i passeggeri, anche magari di voli precedenti, abbia smarrito il suo cellulare perché di questo sembra trattarsi, ma d'altra parte l'individuazione del proprietario non è propriamente un compito dell'ente investigativo aeronautico. Finora tutti i casi di eventi occorsi a bordo imputabili alle batterie al litio non hanno causato vittime (3) in quanto i fumi o principi di incendio sono stati immediatamente neutralizzati, di certo però questo

fenomeno sta costando caro, in termini economici, alle aerolinee a causa dei numerosi casi che avvengono i quali costringono gli equipaggi a effettuare in via precauzionale una diversione immediata su aeroporti alternati. Rimane poi ancora il punto interrogativo su cosa possa essere accaduto a bordo di MS804 ove, da una delle poche notizie trapelate, sappiamo essersi sviluppato un incendio.

E' da notare che l'innesco delle batterie in questione con conseguente fumo e fiamme non avviene per cause specifiche (ad esempio corto circuiti) e gli studi sull'argomento sono tuttora "in corso" da cui la difficoltà nell'adottare misure correttive conclusive.

Va infine precisato che non tutti i casi di quelli che vengono denominati anche "fume events" sono riconducibili alle batterie al litio e per chi volesse approfondire l'argomento rimandiamo i lettori alla nostra precedente Newsletter "Troppi casi di Fume Events" emessa a marzo di quest'anno.(4)

AAR – Safety Newsletter 32/2016 del 26 Agosto 2016

(1) ATSB Transport Safety Report AO-2016-051, emesso il 25 agosto 2016

(2) ATSB 2014-082, il volo in questione operava da Melbourne a Nadi nelle Fiji.

(3) Ricordiamo tuttavia che nell'incidente avvenuto il 28 novembre 1987, quando un B747 della South African Airways precipitò nell'Oceano Indiano a causa di un incendio sviluppatosi a bordo (159 vittime), è rimasto il dubbio che le batterie al litio trasportate nel compartimento cargo possano essere state la causa della tragedia.

(4) "Troppi casi di fume events" Newsletter 06/2016 emessa il 23 marzo. La stessa è reperibile sul nostro sito.

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATTERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS

www.air-accidents.com