

“GALAXY NOTE 7” : DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI

Proseguono a ritmo serrato le indagini sulle conseguenze che possono avere determinati tipi di batterie sulla sicurezza del volo. In data 26 agosto avevamo già pubblicato (*newsletter n. 32*) il rapporto investigativo emesso dalla ATSB australiana sul caso di *smoke event* verificatosi a bordo di un A380 della Qantas provocato appunto da un telefonino che era caduto fra l'intercapedine di due sedili e lì era rimasto non si sa da quanti voli.

In data 2 settembre la Samsung ha emesso un comunicato nel quale fra l'altro si avverte che:

“In response to recently reported cases of the new Galaxy Note7, we conducted a thorough investigation and found a battery cell issue. To date (as of September 1) there have been 35 cases that have been reported globally and we are currently conducting a thorough inspection with our suppliers to identify possible affected batteries in the market. However, because our customers' safety is an absolute priority at Samsung, we have stopped sales of the Galaxy Note7. For customers who already have Galaxy Note7 devices, we will voluntarily replace their current device with a new one over the coming weeks.”

Sembrirebbe che i nuovi modelli saranno disponibili a partire dal 19 settembre e sostituiranno gratuitamente i precedenti.

A seguito del comunicato Samsung la FAA (1) l'8 settembre emetteva un comunicato avvertendo:

“In light of recent incidents and concerns raised by Samsung about its Galaxy Note 7 devices, the Federal Aviation Administration strongly advises passengers not to turn on or charge these devices on board aircraft and not to stow them in any checked baggage.”

A sua volta il giorno successivo l'EASA comunicava che

A seguito della comunicazione ufficiale da parte di Samsung sui problemi del Samsung Galaxy Note 7, la EASA suggerisce ai passeggeri e ai membri degli equipaggi di mantenere spenti questi dispositivi, di non caricarli a bordo degli aeromobili e di non riporli all'interno dei bagagli da stiva. Ai passeggeri ricordiamo, inoltre, la necessità di avvisare il personale di cabina qualora un dispositivo si dovesse danneggiare oppure si surriscaldi, produca fumo o venisse perso o, ancora, nel caso cadesse all'interno della struttura del sedile”.

Ma le compagnie aeree che battono bandiera australiana hanno già deciso di vietare ufficialmente l'uso del dispositivo a bordo dei propri aerei. Ai passeggeri è consentito portare con sé il proprio smartphone Galaxy Note 7, ma viene severamente vietato loro di accenderlo o, addirittura, di metterlo in carica da spento.

Sicuramente non estraneo a questo provvedimento è il fatto di quanto avvenuto a bordo dell'A380 Qantas e della diffusione che la notizia ha avuto sui media australiani.



Quello che rimane del telefonino caduto fra due sedili che ha causato lo smoke event a bordo dell'A380 Qantas (2)

Le batterie al litio sono da tempo sotto osservazione e ciò per due motivi distinti. Da un lato i problemi che hanno dato al velivolo Boeing 787 *Dreamliner*, e dall'altro per gli inconvenienti che si sono verificati di autocombustione o esplosione di PED avvenuti durante il loro trasporto, vuoi come bagaglio, vuoi come merce o semplicemente come accessorio trasportato dal passeggero in cabina.

Incidenti Mortali:

2 settembre 2010: Boeing 747 cargo UPS, Aeroporto di Dubai. Morti i due piloti, unici occupanti a bordo.

28 luglio 2011: Boeing 747 cargo Asiana, Oceano Pacifico. Morti i due piloti unici occupanti a bordo.

Fra gli Incidenti senza vittime:

2 febbraio 2006: DC8F cargo UPS, Philadelphia

12 luglio 2013; B787 Ethiopian Airlines, Heathrow

26 aprile 2014: B737 della Fiji Airlines. Melbourne

(1) La completa documentazione della FAA riguardante il materiale pericoloso è reperibile presso il sito:
http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ash/ash_programs/hazmat/passenger_info/media/Airline_passengers_and_batteries.pdf

(2) Rapporto ATSB, AO-2014-051

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
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM