

A380 EMIRATES ATTERRA CON FORO NELLA CARENATURA

“Il nostro volo EK430 da Dubai a Brisbane del 1° luglio ha avuto un guasto tecnico durante la crociera. L'aereo è atterrato in sicurezza a Brisbane e tutti i passeggeri sono sbarcati come previsto. L'aeromobile rimarrà a Brisbane per le valutazioni e le riparazioni. La sicurezza dei nostri passeggeri e dell'equipaggio è sempre stata la nostra massima priorità”.

Detta così sembra una notizia che si riferisce al solito inconveniente che può presentarsi a qualsiasi volo, ma andando in profondità di questo “guasto tecnico” dobbiamo annotare che si tratta di qualcosa di più grave del solito.

L'Airbus 380 di Emirates (1) era decollato da Dubai diretto a Brisbane. Pochi minuti dopo il decollo è stato udito un forte “bang” ma malgrado ciò l'aereo ha proseguito nella sua rotta verso Brisbane.



Dal momento che, giunto in prossimità dello scalo di destinazione, l'equipaggio ha allertato i servizi di emergenza a terra avvertendo di un probabile guasto al carrello, va detto che a bordo si è subito compreso che una gomma del carrello avesse avuto un danno. Pertanto ora sorgerà una polemica sul perché -quando ha sentito una evidente detonazione- il pilota non si è liberato del carburante tornando indietro. Gli scoppi dei pneumatici sono più comuni in fase di atterraggio e sicuramente rari al momento del decollo. Va precisato che il danno era nella carenatura della radice alare, non nella fusoliera e questo particolare ha fatto sì che da bordo non si è notato alcun “drag” nella conduzione del volo.



Un passeggero del volo EK430 seduto a circa 10 file di fronte al buco sul finestrino di sinistra ha raccontato quanto segue: *"Circa 30-45 minuti dopo il decollo abbiamo sentito un forte botto, mi sono girato verso mia moglie e ho detto che qualsiasi cosa fosse avrebbe rappresentato un problema per i piloti. Sicuramente non sembrava una normale turbolenza. Il resto del volo è andato bene, nessun rumore strano che io abbia sentito. Prima di atterrare ci hanno detto che dovevamo atterrare su un'altra pista e far ispezionare l'aereo da un ingegnere per un sospetto problema al carrello. L'atterraggio è stato molto tranquillo. Poi, con il motore spento, abbiamo dovuto essere trainati. Sono rimasto sorpreso nel vedere un buco sulla fiancata!!! Per fortuna non è andata peggio".* (2)

L'A6-EVK è l'aereo che è atterrato con "il buco". Ha poco più di tre anni di servizio dal momento che è stato consegnato ad Emirates nel dicembre 2019. A maggio è stato dipinto con i colori speciali di *Journey to the Future*. La compagnia Emirates ha oltre 100 Airbus A380 nella sua flotta. Fortunatamente non ci sono stati feriti e tutti gli occupanti sono sbarcati sani e salvi a Brisbane ove l'aereo è stato fatto atterrare su una pista scortato dai vigili di fuoco e trainato al parcheggio dopo che la fine corsa sulla pista era terminata.



Per chi non ne fosse al corrente ricordiamo che fra Emirates e Airbus è in corso un colorito scambio di comunicati riguardante i problemi di qualità dell'A350 che si innesta su quello attualmente pendente fra la casa costruttrice e la Qatar Airways. La rivale Qatar Airways opera trentaquattro A350-900 e diciannove A350-1000. Tuttavia, ventitré A350 sono stati bloccati a terra dall'Autorità per l'aviazione civile del Qatar (QCAA) a causa dello sfaldamento della vernice della fusoliera, che Airbus sostiene non essere un problema di aeronavigabilità. Le due società sono attualmente impegnate in una battaglia legale presso l'Alta Corte di Londra: Qatar Airways chiede ad Airbus un risarcimento di oltre 618 milioni di dollari, mentre il costruttore ha recentemente presentato una domanda riconvenzionale di 220 milioni di dollari.

Allacciandosi a questo problema e in previsione di prendere in consegna i suoi A350 Tim Clark, presidente di Emirates, ha chiesto ad Airbus di risolvere il problema del degrado della vernice della fusoliera dell'A350 prima che qualsiasi altro velivolo venga consegnato alla compagnia aerea. *"I nostri ingegneri hanno esaminato questi A350 e hanno detto che non sono in buone condizioni. Così abbiamo detto a Tolosa: Entro la consegna dell'A350 avrete risolto il problema, altrimenti non ci consegnerete nulla".* (3)

(1) Macchina A6-EVK (c/n 260)

(2) <https://www.msn.com/en-us/travel/news/emirates-airbus-a380-lands-in-brisbane-with-large-hole-in-fuselage/ar-AAZ7I7E?ocid=msedgntp&cvid=e03f74a4f1dc4b78a6abb8817e3f6e41>

(3) <https://www.ch-aviation.com/portal/news/113072-emirates-threatens-airbus-over-a350-quality-issues>

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio

www.air-accidents.com

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

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.