

ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO

Succedono anche queste cose in aviazione. All'aeroporto di Porto decolla un Boeing 777 e contemporaneamente non si ha più traccia di un addetto aeroportuale che aveva provveduto al carico delle merci a bordo. Sorge un dubbio.....

Il volo della TAAG era decollato da Porto per Luanda e si trovava a 60NM a sud-est di Lisbona quando il crew riceve una chiamata radio che li avverte che all'aeroporto di partenza del volo risulta scomparso un addetto aeroportuale incaricato di imbarcare i pallet a bordo del B777. *“Crediamo che possa essere rimasto dentro il compartimento-cargo dell'aereo”*. Il volo che – almeno sulla carta- risultava avere a bordo 172 passeggeri e 14 membri di equipaggio stava raggiungendo il livello di crociera assegnato (FL350) quando l'equipaggio decide di invertire la rotta e di atterrare a Lisbona. Il Boeing 777 prende terra 20 minuti dopo la chiamata radio. Effettivamente l'addetto aeroportuale era a bordo in stato *“semi-conscious”*. Il malcapitato veniva portato urgentemente all'ospedale di Lisbona dove riprendeva i sensi. Si era accasciato nel bulk cargo, la sezione situata nella coda dell'aereo, in quella zona che viene usata per trasportare animali vivi. Proprio per questo motivo nella sezione la temperatura viene mantenuta fra i 18 ei 24 gradi centigradi, viene inoltre assicurata una appropriata umidità e un livello di concentrazione di CO2 atto a mantenere in vita gli ospiti della sezione.

A seguito dell'incidente l'agenzia investigativa portoghese per l'aviazione civile (GPIAA) ha avviato una indagine ufficiale onde evitare che simili episodi possano ripetersi e si sta procedendo all'interrogatorio di tutti i testimoni dell'insolito incidente, dopodichè verrà emesso il rapporto ufficiale definitivo.

La nota informativa sull'incidente è stata emessa il 17 ottobre ed è pubblicata nel nostro sito sotto la sezione *“Other Investigation Reports”* .

Avvertiamo i nostri lettori che sul sito è disponibile (scaricabile gratuitamente) la nuova edizione, completamente aggiornata del *“Rapporto sui Fume Events”*. Andare nella sezione *“Author’s publications”*, la quale si trova sotto *“About”*.



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
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"