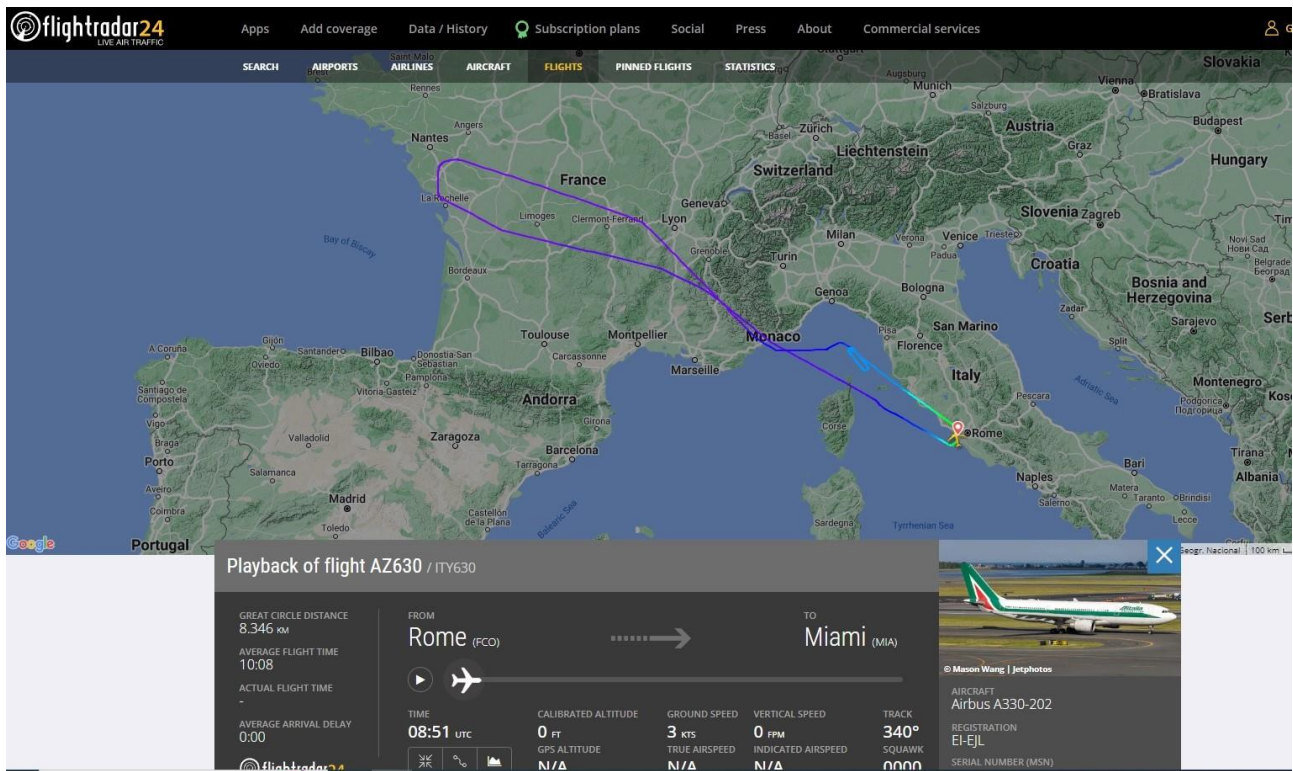


## PEZZI METALLICI SULLA 16R: A330 DI ITA RITORNA A FCO

Ore 10.34 (UTC) del 16 agosto 2022, l'Airbus 330 di Ita Airways (1) staccatosi dalla pista 16R di Fiumicino alle 09.04 si trova in località la Rochelle sulla costa della Francia occidentale quando inverte la rotta e ritorna su Fiumicino dove atterra alle 12.55 dopo aver effettuato molteplici 360 sul mar Tirreno a nord dell'isola d'Elba. Per la cronaca l'atterraggio è avvenuto sulla stessa pista da cui era decollato. L'aereo svolgeva il volo AZ630 Fiumicino-Miami.



Fonte: Flightradar24

L'aereo dopo la partenza è regolarmente salito di quota come da piano di volo fino a raggiungere il livello di volo 360 (FL360, ovvero 36.000 piedi), ma nel frattempo sulla pista 16R, quella da cui il volo AZ630 era decollato, erano stati rinvenuti pezzi metallici di significativo spessore che venivano identificati come parte del sistema frenante dell'A330 di Ita.

Ottimo il rintracciamento immediato dei rottami trovati sulla pista. L'indagine che sarà avviata dall'Agenzia Nazionale Sicurezza volo, chiarirà se gli stessi sono stati denunciati da equipaggi di aerei che hanno movimentato la pista dopo il decollo del volo AZ630 o se sono stati identificati dalla sicurezza della società Aeroporti di Roma.

I frammenti su piste di volo non possono non far tornare alla mente la sciagura aerea del 25 luglio 2000 quando sull'aeroporto parigino di Charles De Gaulle, il Concorde di Air France precipitò in fase di decollo provocando la morte dei 109 occupanti a bordo nonché di 4 persone a terra. **Cinque minuti prima della partenza del Concorde, il volo Continental Airlines 55, un McDonnell Douglas DC-10-30, decollato dalla**

**stessa pista per l'aeroporto internazionale di Newark, perse una striscia di lega di titanio che faceva parte della cappottatura del motore, Il Concorde ha investito questo detrito durante la corsa di decollo,** provocando la rottura del pneumatico anteriore destro e mandando un grosso pezzo di detriti di pneumatico (4,5 chilogrammi) nella parte inferiore dell'ala sinistra a una velocità stimata di 140 metri al secondo (500 km/h) Il frammento non perforò direttamente nessuno dei serbatoi di carburante, ma produsse un'onda d'urto di pressione che riuscì a rompere il serbatoio carburante nel suo punto più debole, appena sopra il carrello. La fuoriuscita di carburante dalla parte inferiore dell'ala è stata probabilmente innescata da un arco elettrico nel vano del carrello d'atterraggio. L'aereo precipitò a terra nei pressi di Gonesse. L'incidente fra l'altro significò anche la fine commerciale del supersonico civile.

Tornando all'incidente di Fiumicino, un A330-200 sostitutivo, ha infine raggiunto la destinazione di Miami con un ritardo di circa 6:15 ore.

(1) EI-EJL c/n 1283, consegnato a Alitalia nel gennaio 2012. Primo volo 13 dicembre 2011 come F-WWKA

**NL 44/2022 ; 18 agosto 2022**

***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 42simo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto

[www.air-accidents.com](http://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](mailto:info@ibneditore.it)

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto: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](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

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