

BARCELONA: COLLISIONE A TERRA

30 agosto 2022, un Airbus A319 dell'Air Senegal, registrato come 6V-AMB, (1) ha imbarcato i passeggeri ed è pronto per avviarsi alla pista di decollo. L'aereo è in servizio sul volo HC-424 da Barcellona a Dakar.

Sono passate da poco le ore 11.30 del mattino e si inizia l'operazione di push-back quando a bordo (ed anche a terra) sentono un gran boato: l'estremità alare sinistra dell'Airbus ha colpito un automezzo del catering quasi capovolgendolo.



Photo: @aviationbrk on Twitter

Fortunatamente non si registrava alcun ferito nè a bordo del velivolo, nè all'interno dell'automezzo di che porta sulla sua fiancata la scritta "Newest".

L'equipaggio del volo HC424 era con ogni probabilità sotto pressione per lasciare Barcellona in breve tempo, poiché il volo incoming, HC423, era arrivato in ritardo da Dakar, alle ore 11.03 ora locale.

Poiché l'ala dell'A319 è stata danneggiata, l'aeromobile risulta ancora a terra a Barcellona (2 agosto ore 16.30).

La Air Senegal è stata creata nel 2016 per sostituire il vettore Senegal Airlines che era in liquidazione. La nuova compagnia aerea nazionale fa parte di un ampio piano di investimenti di durata ventennale, denominato Plan Sénégal Émergent (PSE), avviato dal presidente Macky Sall. Air Senegal mira a diventare compagnia leader del trasporto aereo dell'Africa occidentale. La compagnia aerea è guidata da Philippe Bohn, ex vicepresidente di Airbus. Si avvale della consulenza della società di consulenza finanziaria Lazard. La compagnia dispone di flotta composta da 7 velivoli Airbus, fra cui due A330-900, e due ATR72-600. Attualmente vola su una ventina di destinazioni fra cui Milano-Malpensa.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Barcellona, l'ultimo incidente di rilievo avvenuto sullo scalo è stata la quasi collisione ("near miss") avvenuta il luglio 2014 quando un Airbus A340 di Aerolineas Argentinas stava rullando su un raccordo prima del decollo, mentre un Boeing 767 di UTair era in avvicinamento da Mosca.

L'aereo di linea proveniente da Mosca ha effettuato una riattaccata atterrando in sicurezza poco dopo. (vedi immagine sottostante)



Two planes nearly collide at Barcelona El-Prat Airport in this still image from a YouTube video shot in Barcelona, Spain, Saturday, July 5, 2014. (Barcelona El-Prat int'l / YouTube)

(2)

- (1) 6V-AMB è un Airbus 319-100 (c/n 3078) consegnato nell'aprile 2007 ad Iberia (EC-KBX), da questa passato all'Air Senegal nel maggio 2019.
- (2) <https://www.ctvnews.ca/world/near-collision-between-two-planes-at-spanish-airport-captured-on-video-1.1902114>

NL 46/2022 ; 2 settembre 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
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto

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.