

DRAMMATICO ATTERRAGGIO DI UN BOEING 777 SENZA CORRENTE

Il 20 dicembre scorso un Boeing 777 della LATAM (PT-MUG) decollato da Sao Paulo per Londra con 341 passeggeri e 16 membri di equipaggio ha dovuto dirottare in emergenza su Belo Horizonte a causa di problemi elettrici registrati all'impianto di bordo.

L'aereo aveva appena raggiunta la quota di 29.000 piedi quando tutte le luci di bordo si sono spente e si è avvertito un forte odore di bruciato. Subito dopo il capitano annunciava ai passeggeri che si era verificato un problema di elettricità e l'aereo avrebbe dirottato su Belo Horizonte. Secondo quanto finora trapelato i problemi elettrici sarebbero iniziati con il guasto del generatore di backup destro e a causa di ciò quasi tutti i sistemi, tranne alcuni collegati ai bus in standby, hanno perso energia.

Il 23 dicembre 2018 la compagnia aerea ha riferito che non si trattava di un guasto nella produzione di energia, ma di un guasto alla **distribuzione** di energia. Le cause del guasto sono ora oggetto di indagine da parte delle competenti autorità brasiliane. Dopo l'atterraggio, quando l'equipaggio ha spento i motori, l'elettricità era tornata. Prima dell'avvicinamento a Belo Horizonte l'equipaggio non ha potuto effettuare alcuno alleggerimento del velivolo in quanto non era possibile scaricare il carburante. A bordo era rimasta attiva una radio in VHF e l'illuminazione di emergenza il tutto grazie a batterie di supporto e all'apparato RAT (Remote Air Turbine)



Così erano ridotte le 12 ruote del carrello principale dopo l'atterraggio a Belo Horizonte

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
- 27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
- 28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
- 29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
- 30/2018** : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
- 31/2018** : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)
- 32/2018** : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)
- 33/2018** : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)
- 34/2018** : Incidente Junker 52.: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
- 35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
- 36/2018** : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)
- 37/2018** : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare (30 agosto 2018)
- 38/2018** : Medellin: confermata mancanza di carburante (9 settembre 2018)
- 39/2018** : AIR FRANCE 1611, si spera nella desecretazione (19 settembre 2018)
- 40/2018** : MH370 e l'ennesima presunta localizzazione (27 settembre 2018)
- 41/2018** : Mancata strage a SFO: stanchezza sotto accusa (28 settembre 2018)
- 42/2018** : Egyptair 804, La BEA francese rompe il silenzio (10 ottobre 2018)
- 43/2018** : Toh chi si risente...fatigue (22 ottobre 2018)
- 44/2018** : Lion Air 610, primo aggiornamento (29 ottobre 2018)
- 45/2018** : Incidente Lion Air: secondo aggiornamento (30 ottobre 2018)
- 46/2018** : Lion Air: la FAA emette una Emergency Airworthiness (14 novembre 2018)
- 47/2018** : Lion Air: si complica la posizione della Boeing (20 novembre 2018)
- 48/2018** : Tutti a terra i JU-52 (22 novembre 2018)
- 49/2018** : Lion Air 610: Quell'aereo non doveva volare (30 novembre 2018)