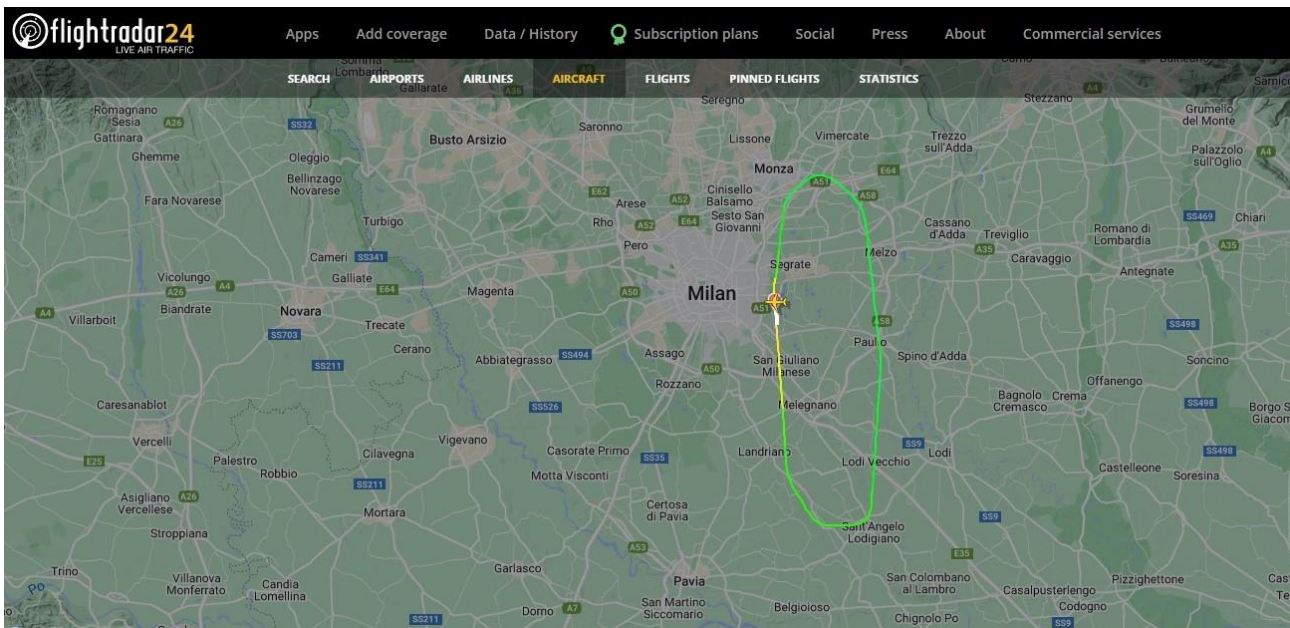


## EMBRAER 195 AIR DOLOMITI, FUMO A BORDO

24 settembre 2022 aeroporto di Linate. Il volo Air Dolomiti EN8287 decolla dalla pista 36 diretto a Monaco. A bordo dell'Embraer 195 si trovano 120 persone più cinque membri di equipaggio. Si tratta di un volo mediamente svolto in circa 45 minuti. (1)

Il decollo avviene alle 16.35, tempo UTC, ma alle 16.37 quando l'aereo si trova a soli 3950 piedi di altezza, da bordo si decide di tornare a Linate dove si atterra alle 16.49.

Da quanto finora appreso da bordo era stata segnalata la presenza di fumo in cabina.



*Il brevissimo volo di I-ADJU svolto il 24 settembre*

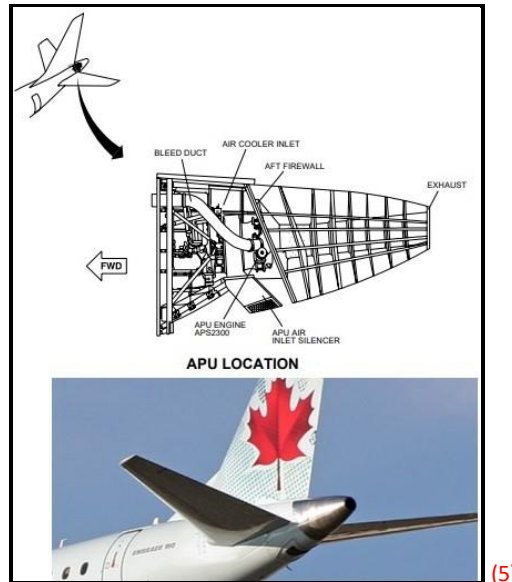
Pur essendo scattata a terra l'emergenza, non è stato necessario alcun intervento: il velivolo è atterrato senza problemi, e di conseguenza l'allerta è rientrata; le ambulanze e altri mezzi di soccorso giunti in viale Forlanini sono rientrati senza aver effettuato alcun intervento di emergenza.

Al momento non si può affermare se si è trattato di un "fume event" o di un evento dovuto a problemi elettrici, possiamo però confermare che lo stesso aeromobile è ripartito solo alle 08.30 del giorno successivo per lo svolgimento di tutt'altro volo, l'EN9500 sulla Linate-Venezia. Quindi, rientrata a Linate, la macchina in questione non è ripartita per la sua destinazione originale. E' questo il secondo caso nel giro di pochi mesi di incidente occorso ad un Embraer ERJ-195 di Air Dolomiti. Il 16 maggio 2022 un altro Embraer (2) che effettuava il volo EN-8061 da Graz (Austria) a Francoforte era decollato dall'aeroporto austriaco e si trovava a livello di volo 180 quando l'equipaggio ha anche in questo caso deciso di interrompere la salita e rientrare all'aeroporto di partenza.

In quest'ultimo evento, un passeggero ha riferito che a bordo era percepibile un odore di bruciato, misto ad un odore di cherosene già prima che fossero avviati i motori, l'odore è scomparso dopo che i motori sono stati messi in moto per ricomparire però circa 30 secondi dopo il decollo. L'odore è diventato più forte, e la cabina si è appannata con vapori. Dopo l'atterraggio a Graz, ai passeggeri è stato detto che i medici avrebbero controllato tutti per l'inalazione di gas sconosciuti, ma successivamente questa versione sarebbe stata

cambiata dichiarando che solo le persone che si sentivano male sarebbero state controllate. Il velivolo in questione è rimasto bloccato a terra per molte ore. (3)

Circa l'aria che si respira a bordo al momento dell'accensione motori dell'Embraer, ricordiamo che l'APU (4) è sistemato nella coda del velivolo mentre i motori del velivolo sono di fronte ad esso e, a seconda della direzione del vento e della posizione dell'aereo, dopo l'avvio dei motori potrebbe effettivamente essere percepibile odore di cherosene in cabina. Ma fumi e vapori in cabina non si debbono formare.



Posizione dell'APU nella coda dell'Embraer

Su questa tipologia di incidenti che potremmo definire "minori" non si giunge quasi mai alla relazione di un completo ed esaustivo rapporto investigativo e quindi le reali cause di questi rientri all'aeroporto di partenza difficilmente vengono rese note al pubblico; rimangono misteri all'interno delle singole compagnie aeree. Possiamo dire che solitamente all'indomani di questa tipologia di incidenti avvenuti anche ad Embraer in servizio presso altre compagnie aeree, si parla sempre di una perdita idraulica o pneumatica, con un odore accompagnato da un acuto rumore descritto come un palloncino che si sgonfia.

Nell'anno 2021 la compagnia brasiliana AZUL che ha in flotta 58 Embraer 190/195 ha registrato due casi di "pneumatic leaks" entrambi occorsi a velivoli Embraer 195, il primo il 12 aprile, il secondo il 5 maggio.

- (1) La macchina interessata è immatricolata I-ADJU c/n 19000.290
- (2) La macchina interessata era in questo caso I-ADJS c/n 19000.597
- (3) Fonte: AV Herald
- (4) L'APU -Auxiliary Power Unit- è costituito da una [turbina a gas](#) di dimensioni contenute, che, collegata all'impianto elettrico e pneumatico del velivolo, consente di fornire [energia](#) agli impianti di bordo quando i motori sono spenti o in caso di avaria dei sistemi principali.
- (5) Immagine tratta da: [https://www.smartcockpit.com/docs/Embraer\\_190-APU.pdf](https://www.smartcockpit.com/docs/Embraer_190-APU.pdf)

<https://simpleflying.com/air-dolomiti-embraer-e195-gas-leak-fears/>

*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
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre
NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre
NL49/22	Un caso di Fume Event a B737 di Qantas	24 settembre

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.

# 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)