

ENNESIMO INCIDENTE AD UN ANTONOV 26

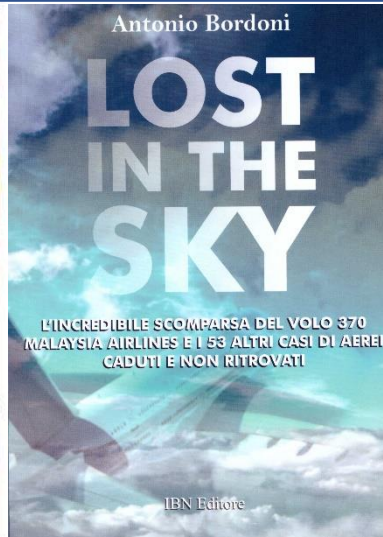
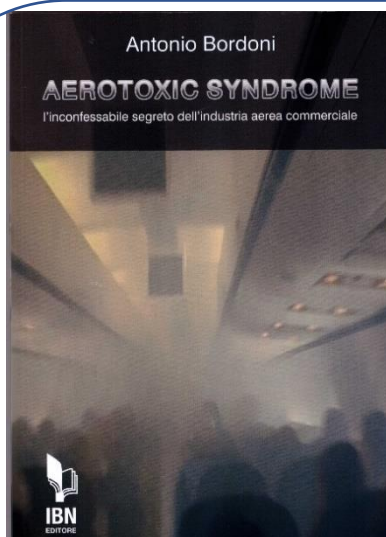
Con quello occorso ieri 2 novembre, salgono a quattro gli incidenti accaduti solo quest'anno ad Antonov 26, aerei biturboelica lanciati nel 1969.

Questa volta si tratta di un aereo di cui fra l'altro non è noto con esattezza l'operatore e vi è anche un giallo sull'immatricolazione. Quello che di certo si può dire che l'aereo è precipitato dopo pochi minuti che era decollato dall'aeroporto di Juba nel Sudan del Sud diretto a Maban. Il velivolo è caduto alle 10:37L (08:37Z) vicino alla fine della pista 13 attraverso il fiume White Nile, a circa 0,7nm dalla soglia della pista 13/31. L'Antonov porta la registrazione del Gabon (TR-NGT) ma il vettore di appartenenza non risulta essere la sudanese Optimum Aviation come da manifesto di volo in quanto questa compagnia ha dichiarato che nessun aereo della loro flotta risulta mancante. Il manifesto di carico parla di un volo gestito da una fantomatica compagnia denominata Euro Airlines. Misteri del continente africano.

Detto ciò e in attesa di meglio chiarire l'appartenza del velivolo va detto che l'aereo aveva a bordo 5 membri di equipaggio e trasportava 28 fusti di gasolio. Tutti morti gli occupanti a bordo e a nulla è servita la dichiarazione di emergenza fatta tre minuti dopo il decollo con tentativo di rientro a Juba.

Questi i quattro incidenti occorsi nel corso del corrente anno ad Antonov 26:

- * 13 marzo, Almathy Airport, Kazakhstan, 4 morti in un volo svolto da un velivolo governativo;
- * 6 luglio, Palana Airport, Russia 28 morti in un volo della compagnia Kamchatka Aviation Enterprise;
- * 22 settembre, presso Khabarovsk, Russia, 6 morti in un volo per controllo radioassistenze;
- * 2 novembre, Juba, Sudan Meridionale, 5 morti in un volo cargo.



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

| | | |
|---------|--|-------------|
| NL01/21 | Primo incidente del 2021 | 9 gennaio |
| NL02/21 | L'incidente della SRIWIJAYA AIR | 16 gennaio |
| NL03/21 | Incidente "serio" a un ATR72 irlandese | 18 gennaio |
| NL04/21 | Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ? | 23 gennaio |
| NL05/21 | Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52) | 29 gennaio |
| NL06/21 | Decollo con allineamento sulle luci laterali | 31 gennaio |
| NL07/21 | Particolarità dei confini aerei degli Stati | 03 febbraio |
| NL08/21 | Quando l'aviazione diventa archeologia | 07 febbraio |
| NL09/21 | Ala danneggiata dalla retrazione carrello | 08 febbraio |
| NL10/21 | La radio in aeronautica, oggi e domani | 10 febbraio |
| NL11/21 | 18 marzo 2014, la scomparsa di MH370 | 21 febbraio |
| NL12/21 | Piovono pezzi di motori dal cielo | 22 febbraio |
| NL13/21 | Perché tanti motori esplodono? | 23 febbraio |
| NL14/21 | 18 marzo 2014, la scomparsa di MH370 | 7 marzo |
| NL15/21 | Mancanza di addestramento al vento laterale | 14 marzo |
| NL16/21 | Quella brutta storia delle Sonde Pitot | 16 marzo |
| NL17/21 | L'abbattimento del 737 Ukraino | 18 marzo |
| NL18/21 | Ai piloti bonus sul carburante risparmiato | 30 marzo |
| NL19/21 | I bonus ai piloti e la sicurezza del volo | 2 aprile |
| NL20/21 | Engine shut down ! | 5 aprile |
| NL21/21 | Problemi ai motori dell'Airbus 220 | 9 aprile |

| | | |
|---------|--|--------------|
| NL22/21 | Atterrare sull'aeroporto sbagliato | 10 aprile |
| NL23/21 | Così accadono gli incidenti | 12 aprile |
| NL24/21 | Tail strike a Malpensa | 16 aprile |
| NL25/21 | Se si forniscono dati errati al computer... | 22 aprile |
| NL26/21 | Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo | 27 aprile |
| NL27/21 | PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA | 6 maggio |
| NL28/21 | Quale Nord usare in aviazione? | 8 maggio |
| NL29/21 | Una nuova tecnica per localizzare MH370 | 12 maggio |
| NL30/21 | Mid-Air Collision a Denver | 14 maggio |
| NL30/21 | Mid-Air Collision a Denver | 14 maggio |
| NL31/21 | Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo | 16 maggio |
| NL32/21 | Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento | 24 maggio |
| NL33/21 | Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago | 26 maggio |
| NL34/21 | Quel precedente di Egyptair 2843 | 27 maggio |
| NL35/21 | Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti | 27 maggio |
| NL36/21 | Tornano gli UFO | 4 giugno |
| NL37/21 | Aerei troppo fermi a terra, massima allerta | 4 giugno |
| NL38/21 | Gli strascichi del dirottamento Ryanair | 10 giugno |
| NL39/21 | Troppo casi di velocità errata | 19 giugno |
| NL40/21 | Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore | 20 giugno |
| NL41/21 | Ustica, 41 anni di polemiche | 27 giugno |
| NL42/21 | L'importanza dello "sterile cockpit" | 27 giugno |
| NL43/21 | Ammaraggio di un B737 a Honolulu | 2 luglio |
| NL44/21 | Clandestino a bordo | 3 luglio |
| NL45/21 | Incidente a Palana, Russia | 6 luglio |
| NL46/21 | Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero | 16 luglio |
| NL47/21 | Emergenza nel cielo afgano | 19 agosto |
| NL48/21 | Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair | 21 agosto |
| NL49/21 | Perdere pezzi al decollo | 18 settembre |
| NL50/21 | Un Near-Miss a Schiphol | 23 settembre |
| NL51/21 | L'incidente di Milano e l'Aviazione Generale | 7 ottobre |
| NL52/21 | Fatigue presente in due recenti incidenti | 8 ottobre |
| NL53/21 | La lunga vita dei DC9 Itavia | 29 ottobre |