

LE “SOLITE” BATTERIE AL LITIO

“L’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, ANSV, ha disposto l’apertura di una inchiesta di sicurezza a seguito del principio di incendio verificatosi, oggi 10 settembre, a bordo dell’A320 marche di registrazione OE-IVS, durante il rullaggio sull’aeroporto di Malpensa. Il comandante ha annullato il decollo.”

E’ questo il testo del comunicato con cui la ANSV ha annunciato l’avvio di una inchiesta circa quanto accaduto a Malpensa il 10 settembre scorso.

Si trattava di un volo diretto a Praga e dalla cui sigla “OE-IVS” possiamo precisare che la compagnia coinvolta è la sussidiaria austriaca di *easyJet Europe*. La compagnia fu istituita a seguito della votazione del referendum sulla permanenza del Regno Unito nell’Unione europea e della decisione della compagnia easyJet di ottenere un certificato di operatore aereo (AOC) in un altro stato membro dell’UE, in modo da continuare a operare voli all’interno e attraverso i paesi europei anche dopo l’uscita del Regno Unito dall’Unione europea.

Secondo fonti di stampa, l’emergenza sarebbe stata provocata dal fumo sviluppatosi all’interno della cabina.

L’aereo non era decollato, stava solo in fase di rullaggio ed è stato perciò possibile attivare le procedure previste per consentire l’evacuazione dell’aereo nel più breve tempo possibile utilizzando gli scivoli di emergenza. Secondo i primi rilievi, all’origine dell’incendio ci sarebbe una power bank, il dispositivo utilizzato per ricaricare smartphone e altri apparecchi elettronici. La batteria, di proprietà di uno dei passeggeri, si trovava all’interno di un trolley riposto nella cappelliera.

Si è trattato dell’ennesimo incidente causato dall’autocombustione delle batterie al litio di cui più volte ci siamo dovuti occupare. (1) Fra i casi più recenti ricordiamo, a titolo di esempio, quanto accaduto il 17 settembre 2024 all’aeroporto di Heraklion in Grecia. Il volo easyJet 8216 stava imbarcando i passeggeri diretti a Londra quando mentre questi si stavano già allacciando la cintura di sicurezza odono un forte “schiocco” mentre fumo nero inizia a diffondersi in cabina. Qualche passeggero urla “bomba” e ci si sbraccia per cercare di uscire; mentre si scatenava il panico, alcuni racconteranno che una “signora con una siringa nel marsupio la agitava mentre iniziava a uscire del fumo”. Un altro passeggero ha detto che la donna con la borsa era britannica e ha cercato di lasciare l’aereo, chiedendo alle persone di togliersi di mezzo. Le porte dell’aereo si sono aperte e sono stati attivati gli scivoli di evacuazione. Il personale di cabina mette in atto il piano di evacuazione il quale avviene in un clima di confusione ma alla fine fortunatamente non si registreranno né vittime né feriti. Il pavimento dell’aereo è rimasto segnato dalle bruciature del fuoco, ma i viaggiatori sono stati poi autorizzati a tornare sull’aereo per raccogliere i loro effetti personali. Le squadre di soccorso intervenute hanno potuto appurare che un caricatore di energia e sigarette elettroniche erano state la causa dell’esplosione.

Incidenti del genere non sono affatto rari e possono accadere a bordo di aerei di ogni compagnia, non certo solo di easyJet.

Le batterie al litio sono oggi la fonte di energia preferita. Man mano che diventiamo sempre più dipendenti dai Dispositivi Elettronici Portatili (PED) per avere informazioni, intrattenimento e comunicazione a portata di mano, cresce anche la domanda di fonti di energia più potenti e più leggere. Centinaia di milioni di batterie al litio o apparecchiature con batterie al litio vengono trasportate ogni anno sugli aerei. Queste possono far parte del bagaglio a mano dei passeggeri, di apparecchiature dell’aeromobile (ad esempio IFE portatile, defibrillatori) o di attrezzature dell’equipaggio (come le Electronic Flight Bags). Le batterie al litio stanno diventando sempre più diffuse nell’ambiente aeronautico. Purtroppo l’introduzione delle batterie al litio ha fatto registrare non pochi casi di cellulari o laptop appartenenti a passeggeri che hanno preso fuoco spontaneamente.

Gli incidenti sono così frequenti che ormai compagnia aerea istruisce gli attendenti di cabina su come intervenire in casi del genere. Il *device* che ha preso fuoco va raffreddato immediatamente in un apposito contenitore ripieno di acqua, ma il problema si fa più serio quando l'apparecchiatura non è a portata di mano bensì inserita in un bagaglio a mano posto nel sovrastante vano porta bagagli e magari circondato al suo interno da abbigliamento, profumi, dopobarba e quant'altro i quali possono facilitare la combustione. In tale ipotesi il ritardo nell'aprire il bagaglio e poterlo raffreddare può già aver causato fumo e l'avvio di un incendio.

L'Associazione delle compagnie aeree è intervenuta più volte sull'argomento diramando istruzioni e raccomandazioni: la campagna dell'IATA ricorda ai passeggeri che i dispositivi elettronici personali (PED) con batterie al litio installate devono sempre essere portati come bagaglio a mano. E possibilmente - aggiungiamo noi - essere sempre a portata immediata di intervento. Se situato nel bagaglio a mano (ma ve lo sconsigliamo) il dispositivo deve essere imballato nella borsa in modo da essere protetto dai danni e non deve essere messo accanto a oggetti infiammabili come aerosol o profumi. Purtroppo si sono verificati casi di principio di incendio dovuti a schiacciamenti/danni accidentali i quali favoriscono il surriscaldamento.

Il 9 agosto scorso un Airbus A330-300 della Swiss International in servizio sul volo LX-52 da Zurigo a Boston, (206 passeggeri e 12 membri dell'equipaggio a bordo), si trovava in rotta a FL380 sull'Oceano Atlantico, a circa 660 miglia nautiche a ovest-sud-ovest di Dublino, quando l'equipaggio ha deciso di invertire la rotta e dirottare verso Shannon.

La compagnia aerea ha riferito che un power bank di un passeggero in business class aveva emesso fumo. Veniva appurato che un power bank portatile si era incastrato nel meccanismo di reclinazione di un sedile.

- (1) L'ultima newsletter sull'argomento è stata emessa il 26 Maggio 2026: "Power Bank in carica nella stiva, volo dirottato" [nl-26-2026.pdf](#)

NL 56/26 (13 Settembre 2026)

Air-accidents.com

[Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026

✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026
✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026
✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026
✓	NL 51/26	Primo rapporto sul finestrino rotto di Malta Air	18/08/2026
✓	NL 52/26	Non solo in sala operatoria...	19/08/2026
✓	NL 53/26	Suicidarsi in aeroporto	22/08/2026
✓	NL 54/26	Un miracolo rivisitato e corretto	31/08/2026
✓	NL 55/26	Passeggeri attenzione alla discesa dall'aereo	05/09/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

SUICIDI AD ALTA QUOTA

Tutti sanno che i piloti di aerei commerciali si sottopongono regolarmente a stringenti visite mediche per accertarne l'idoneità alla professione. Ma allora per quale motivo, in questi ultimi anni, il tema della salute mentale dei piloti è salito così prepotentemente alla ribalta? Forse questo aspetto, questa branca della medicina non entra nei test a cui i piloti vengono sottoposti?

I controlli medici, inclusi quelli psicologici e psichiatrici, avvengono e sono svolti a cura di medici certificati, ma la verità è che mentre esistono macchine e strumenti per valutare lo stato delle coronarie, la temperatura corporea, la pressione e altri parametri del corpo umano, una macchina per monitorare se nel cervello umano si insediano pensieri suicidi ancora non è stata inventata. A questo non indifferente problema se ne aggiunge un altro: troppi coloro che sono inibiti dal manifestare eventuali fragilità emotive e psicologiche perché il sospetto che siano depressi o abbiano altri disturbi psichici potrebbe causare la sospensione della licenza di volo e condizionare la loro possibilità di lavorare. È per questo che la salute mentale di chi svolge la professione di pilota di aerei commerciali, rimane ancora oggi un tema molto "caldo".

Questo libro vi dimostrerà che l'incidente avvenuto al volo Germanwings 9525 nel marzo 2015 non è stato l'unico caso in cui un pilota ha portato un aereo e il suo carico di anime a schiantarsi al suolo. E potrete apprendere come purtroppo gli psichiatri siano anch'essi non proprio d'accordo su quale strada intraprendere per accertare in tempo la malattia e fermare il soggetto che ha deciso di terminare la sua esistenza terrena.

Si tratta del primo libro che include tutti i casi noti di incidenti aerei causati dalla depressione, primo subdolo sintomo, e da pensieri suicidi di chi è al comando di aerei di linea, ma leggerete anche circa gli sforzi che si stanno facendo per affrontare il problema con determinazione e trovare efficaci soluzioni.

€ 22,00



Antonio Bordonì

SUICIDI AD ALTA QUOTA

IBN

ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA



IL PROBLEMA
DELLA SALUTE MENTALE
DEI PILOTI

IBN
EDITORE

info@ibneditore.it