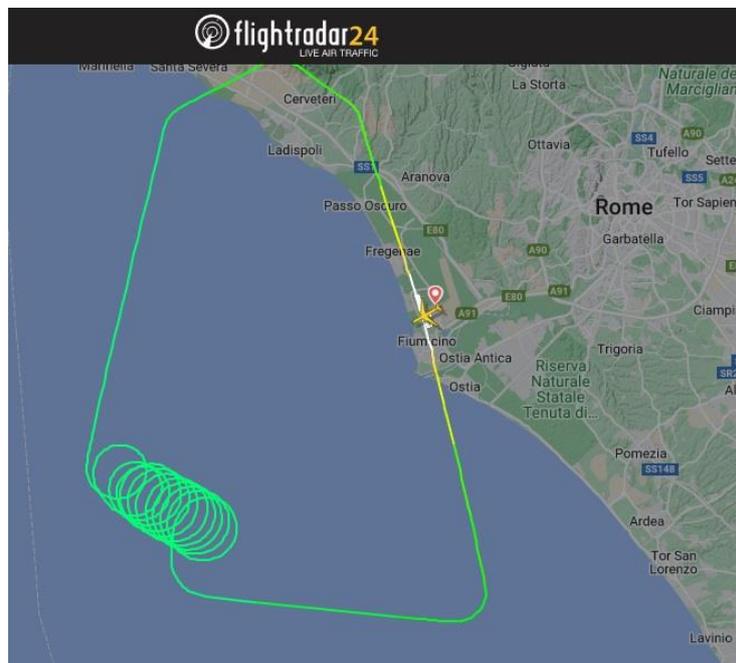


FUEL DUMPING NEL TIRRENO

Il Fuel Jettison, più comunemente noto come Fuel Dumping, è la fuoriuscita intenzionale e controllata di carburante da un aeromobile durante il volo. Quando ciò accade il velivolo ha incontrato di certo un qualche problema tecnico ed ha necessità di tornare a terra con priorità, ma prima deve procedere a scaricare parte del carburante.

E' quanto accaduto al Boeing 787 della compagnia cinese Hainan Airlines (1) che in data 10 novembre scorso era decollato da Fiumicino diretto a Shenzhen con 249 passeggeri e 16 membri di equipaggio.

L'aereo era decollato alle 09.10 ma pochi minuti dopo quando aveva appena raggiunto quota 3000 piedi invertiva la rotta e si metteva in un circuito di attesa, nel mezzo del Mar Tirreno proprio per poter scaricare carburante e atterrare in sicurezza. L'operazione è durata poco meno di un'ora e alle 09.52 il 787 effettuava l'ultimo circuito per riportarsi in linea di atterraggio. Questo avveniva alle 11.06 in pratica un'ora dopo il decollo. L'operazione di dumping si è svolta a una altitudine di 5.800 piedi.



Va rammentato che la quota ideale per scaricare il carburante prevede che l'operazione venga condotta a un'altitudine che consenta l'evaporazione o la dissipazione prima che il carburante raggiunga il suolo. Nella maggior parte delle condizioni, un'altitudine compresa tra 5000 e 6000 piedi (1500-1600 metri) è sufficiente, e pertanto nell'incidente in esame tutto si è svolto secondo le regole.

Ma quale è stata la causa dell'improvviso ritorno? il motore di destra (Genx) ha ingerito volatili e ha sofferto di ripetuti stalli del compressore, in poche parole un ennesimo caso di **bird strike**, ma nessun ferito a bordo.

Ricordiamo che appena in data 27 ottobre scorso avevamo pubblicato una newsletter (2) dal titolo "Attuali criticità della sicurezza volo" nella quale elencavamo tre specifici aspetti che rappresentano rischi per le operazioni: bird strike, fumi tossici a bordo e turbolenze in aria chiara. Siamo stati facili profeti poiché è scontato che con l'aumentare del numero voli in circolazione aumentino in proporzione i casi di bird strike.

Fuel Dumping. Quando un aereo deve tornare a terra prima di quando previsto dal regolare piano di volo, i serbatoi del combustibile hanno un livello di riempimento superiore a quello previsto all'atterraggio, quindi il peso del velivolo potrebbe superare quello massimo consentito per atterrare, condizione che può causare il cedimento dei carrelli e altri danni strutturali, è necessario pertanto espellere il carburante per alleggerire l'apparecchio. La manovra è effettuata anche per ridurre al minimo i danni derivanti da un possibile incendio nel caso di un atterraggio disastroso, in cui vengano compromesse la manovrabilità dell'aeromobile o l'operatività dei carrelli o di altri controlli necessari ad un regolare atterraggio come ad esempio gli inversori di spinta. Tecnicamente un atterraggio in sovrappeso è definito come un atterraggio effettuato con un peso lordo superiore al peso massimo di progetto (cioè strutturale) per un particolare modello di velivolo.

(1) L'aereo era il Boeing 787-9 immatricolato B-1119 c/n 64968

(2) Newsletter 57/24 del 27 Ottobre 2024.

NL 58/2024 12 novembre 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24 Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24 Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24 Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24 Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24 737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24 E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24 Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24 Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24 Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24 Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24 Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24 Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24 La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24 Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024

✓	NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓	NL 29/24 Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓	NL 30/24 Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓	NL 31/24 Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓	NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓	NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓	NL 34/24 La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓	NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓	NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓	NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓	NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓	NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓	NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓	NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓	NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024
✓	NL 43/24 Asia a rischio per i pontefici	10 settembre 2024
✓	NL 44/24 Fumi tossici a bordo dell'A380	11 settembre 2024
✓	NL 45/24 Torniamo sulle batterie al litio	20 settembre 2024
✓	NL 46/24 Tre punti da ponderare su MH370	22 settembre 2024
✓	NL 47/24 Quello scontro sul cielo di Nettuno	29 settembre 2024
✓	NL 48/24 Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30 settembre 2024
✓	NL 49/24 La Porta del cockpit	03 ottobre 2024
✓	NL 50/24 Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04 ottobre 2024
✓	NL 51/24 Componenti non conformi per il Boeing 787	06 ottobre 2024
✓	NL 52/24 Altro capitano morto in volo	10 ottobre 2024
✓	NL 53/24 La localizzazione di velivoli incidentati	10 ottobre 2024
✓	NL 54/24 Bird strike sempre in agguato	18 ottobre 2024
✓	NL 55/24 Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18 ottobre 2024
✓	NL 56/24 L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20 ottobre 2024
✓	NL57/24 Attuali criticità nella sicurezza del volo	27 ottobre 2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

info@ibneditore.it

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