

IL 737 MAX9 TORNA IN SERVIZIO

Le cronache raccontano che quando Ryanair mise in linea i primi Boeing 737 essi erano della serie 200 e vennero acquistati sul mercato dell'usato dalle altre aerolinee "very cheaply" a un costo che oscillava dai 6 ai 10 milioni di dollari per ciascun aereo.

Oggi, ad oltre trent'anni da questo evento da noi ricordato, si potrebbe ripetere il caso che Ryanair sia disposta a mettere in linea aerei che altre aerolinee non vogliono. In questo recente evento tuttavia va precisato che vi è una sostanziale differenza con il caso degli anni ottanta: allora si trattava di "vero usato" ovvero di aerei già utilizzati da altre aerolinee, oggi invece l'appello di Ryanair sembra riferirsi più a quelle compagnie che hanno ordinato il MAX9 e intendono cancellare l'ordine.

Non estranea a questa presa di posizione la notizia appena data il 26 gennaio scorso che Alaska Airlines ha potuto riprendere i servizi con il 737 Max, è a seguito di questa ripresa delle operazioni che il gigante irlandese del low-cost, Ryanair, rimane fiducioso nell'aeromobile e si è appunto persino offerto di accettare eventuali ordini cancellati da vettori Usa.

Come è noto l'Alaska Airlines ha riattivato in servizio il MAX 9 dopo aver messo a terra l'intera flotta a seguito dell'incidente alla porta a bordo del volo 1282 del 5 gennaio. Venerdì scorso, il volo Alaska 1146 è decollato dall'aeroporto internazionale di Seattle-Tacoma alle 15:51, con arrivo all'aeroporto internazionale di San Diego alle 18:09 per fornire una dimostrazione della rinnovata confidenza con l'aeromobile. A bordo del volo Constance von Muehlen, Chief Operating Officer di Alaska Airlines, era uno dei passeggeri ed ha preso posto nella fila 26, al finestrino, il posto più vicino possibile alla porta del fatidico sportello "volato". L'Alaska ha dichiarato di aver completato le ispezioni sul primo gruppo di MAX 9 e prevede di completare la revisione dell'intera flotta entro la fine della prossima settimana. Il 24 gennaio, la Federal Aviation Administration (FAA) aveva approvato le istruzioni di ispezione e manutenzione riviste da Boeing, aprendo la strada al ritorno dei MAX 9.

Dopo essere rimasto a terra per circa 20 mesi in seguito a un paio di incidenti mortali simili, il Boeing 737 MAX è rientrato in servizio alla fine del 2020 e ha trascorso i tre anni successivi diventando una presenza diffusa nei cieli. Tuttavia, all'inizio di questo mese, l'incidente del volo 1282 ha fatto sì che questo tipo di aereo fosse ancora una volta coinvolto in pesanti controlli di sicurezza. Ciò ha sollevato preoccupazioni più ampie riguardo alla sicurezza non solo del modello MAX 9 in sé, ma piuttosto dell'intera famiglia della serie 737 a venire. Ciò potrebbe avere ripercussioni sostanziali sui modelli MAX 7 e MAX 10, che devono ancora entrare in servizio. Si sa ad esempio che l'amministratore delegato di United Airlines Scott Kirby ha recentemente dichiarato che il suo vettore *"preparerà un piano di scorta che non preveda il MAX 10 in servizio."* Avendo appreso di tali commenti e prendendo la parola per commentare i risultati finanziari del terzo trimestre della sua compagnia Michael O'Leary li ha criticati definendoli *poco incoraggianti*, aggiungendo: *"Se United o altre compagnie aeree non vogliono prendere i loro ordini di MAX 10, saremo felici di intervenire"*.

Secondo i dati in circolazione, United Airlines ha attualmente circa 277 esemplari dell'ordine del Boeing 737 MAX 10, per cui un'eventuale cancellazione rappresenterebbe certamente un duro colpo per il produttore statunitense di aerei. Nel frattempo, la stessa Ryanair ha già firmato ordini per 150 MAX 10 che dovrebbero iniziare a giungere nel 2027. Inoltre ha in ordine altri 69 MAX 8-200. Sebbene le prime consegne del MAX 10 alle compagnie aeree siano previste tra diversi anni, dal momento che la variante più grande del jet deve ancora essere certificata per il servizio commerciale, Ryanair è anche pronta ad accettare consegne anticipate.

A margine di tanto slancio per il modello in questione vi è senz'altro l'incontenibile voglia di Ryanair di fare ordini riuscendo a risparmiare sul prezzo di listino, ma è indubbio che nel fare una mossa del genere O'Leary sia fermamente convinto sulla qualità del velivolo. O'Leary non ha mancato di chiedere a Boeing di migliorare il suo controllo di qualità per evitare che i costi associati ai ritardi di consegna vengano scaricati sui passeggeri della compagnia aerea. ed ha rilevato che su questo specifico tema sono stati compiuti passi importanti, affermando che: *"Continuiamo a lavorare a stretto contatto con Boeing per ridurre al minimo i ritardi di consegna e migliorare il controllo di qualità sia a Wichita che a Seattle. Abbiamo visitato Seattle a gennaio e incontrato i vertici della Boeing. Boeing sta aumentando le sue risorse di controllo qualità a Wichita e Seattle. Abbiamo eseguito controlli supplementari sulle nostre recenti consegne di 737 e abbiamo notato miglioramenti nella qualità, con una riduzione dei difetti di consegna"*.

NL 08/2024 29 gennaio 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

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

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

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it