

INCIDENTE SOUTHWEST: "METAL FATIGUE"

La pala (*fan blade*) numero tredici delle 24 che sono presenti nel motore, si è spezzata e si è trasformata in una micidiale scheggia.

E' questo quanto apparso evidente agli investigatori che hanno esaminato il velivolo sull'aeroporto di Filadelfia.

A questo punto non si tratta del solito "scoperchiamento" più volte verificatosi nel corso degli ultimi anni, bensì entra in gioco la manutenzione e i controlli per la fatica del metallo. Fra i casi più recenti di rivestimenti del motore perduti in volo ricordiamo quello avvenuto il 14 febbraio scorso al Boeing 777 di United Airlines in servizio sulla San Francisco- Honolulu di cui mostriamo la sottostante immagine.



La rete abbonda di immagini riprese dai passeggeri che mostrano motori "nudi".

Fino ad oggi dobbiamo dire che era andata bene. L'ultimo eclatante incidente fatale nel quale un aereo ha perso motori in volo risale al 4 ottobre 1992 sul cielo di Amsterdam allorchè un Boeing 747 israeliano da poco decollato da Schiphol perse letteralmente un motore. Il Boeing (volo cargo) sarebbe dovuto partire alle 17:30, ma la partenza fu spostata alle 18:20.

Alle 18:22, il 747 decollò dalla pista 36L in direzione nord. Una volta decollato, l'aereo virò a destra e mentre stava sorvolando il lago Gooimeer, si sentì un rumore molto forte. Il motore 3 si era staccato dall'ala (destra) danneggiando gli alettoni e finendo col colpire il motore 4, facendolo staccare anch'esso e cadendo quindi insieme. Il comandante lanciò il mayday chiedendo un atterraggio di emergenza. Essendo un cargo, dalla cabina i piloti non poterono vedere che i motori non erano guasti ma si erano proprio staccati fisicamente insieme a parti dell'ala destra. Chiesero

un atterraggio di emergenza utilizzando le normali procedure standard, ignorando che sarebbero state a loro fatali. D'altra parte non vi erano passeggeri o hostess che potevano dire quanto vedevano dai finestrini. Il Controllo del traffico aereo (ATC), pensò trattarsi del di un "normale" problema ai motori e autorizzò l'atterraggio di emergenza non immaginando che l'aereo era prossimo a precipitare. Nell'incidente persero la vita i 4 componenti dell'equipaggio e ben 39 persone a terra in quanto l'aereo precipitò su un caseggiato del quartiere di Bijlmer, nei pressi di Bijlmermeer.

Incidenti significativi per problemi ai motori:

18 agosto 1973	Antonov 24	Aeroflot	56 morti
27 aprile 1974	Ilyushin 18	Aeroflot	109
12 ottobre 1976	Caravelle	Indian Airlines	95
29 marzo 1979	Fairchild 27	Quebecair	17
14 marzo 1980	Ilyushin 62	LOT	87
23 dicembre 1984	Tupolev154	Aeroflot	110
22 agosto 1985	Boeing 737	British Airtour	55
6 settembre 1985	DC9	Midwest	31
9 maggio 1987	Ilyushin 62	LOT	183
11 novembre 1991	E-110	Nordeste	15
28 novembre 2010	Ilyushin 76	Sunway	8

Incidenti significativi per distacco dei motori:

29 aprile 1952	Boeing 377	Pan American	50
6 agosto 1955	Ilyushin 14	Aeroflot	25
28 ottobre 1957	DC3	Iberia	21
5 dicembre 1972	B707	Egyptair	6
25 maggio 1979	DC10	American Airlines	271
18 gennaio 1988	Ilyushin 18	China Southwest	108
4 ottobre 1992	B747	EL AL	4+39

La Southwest capostipite dei vettori low cost ha iniziato le operazioni nel 1971, nel 2017 ha trasportato oltre 130 milioni di passeggeri ed è in pratica la quarta compagnia al mondo per numero passeggeri dopo le tre majors a stelle e strisce American, Delta e United.

Quello del 17 aprile è il primo passeggero morto a bordo dei suoi aerei, si tratta di una donna di 43 anni. Va precisato che durante le prove di certificazione, la rottura di una *fan blade* dovrebbe produrre danni limitati all'interno del *cowling* (che potremmo tradurre come il "cofano" del motore) e non provocare danni alla struttura dell'aereo. Di certo il tema centrale delle indagini oltre a identificare eventuali mancanze nei controlli di manutenzione verterà proprio su questo aspetto.

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)

www.air-accidents.com