

QUEL MALEDETTO CONFRONTO TRA B737 e A320

“Man mano che fra i costruttori di aeromobili aumentava la concorrenza per accaparrarsi i clienti, la tentazione di accelerare al massimo il processo di certificazione di un nuovo modello era troppo grande. Puntando grandi speranze sul suo modello 777 la Boeing era più che mai decisa a rispettare i tempi programmati di produzione e i costi previsti. Così la compagnia pianificò un grande evento mediatico per la prima uscita in pubblico del 777 nel giorno in cui la FAA avrebbe dovuto certificare il velivolo. Quando divenne evidente che alla data fissata il jet non sarebbe stato pronto per la certificazione, la Boeing rifiutò di posporre il giorno dell’evento. Troppo era in gioco sul cedolino dei tempi, sulla stampa, nel settore aeronautico; per non parlare del mercato azionario e delle sue finanze. Piuttosto che rimandare il tutto, la Boeing persuase la FAA a prendere una insolita decisione e cioè di certificare l’aereo per zero passeggeri. In tal modo avrebbe potuto in ogni caso effettuare il roll out con relativo suono di fanfare e rispettare il giorno previsto per l’ottenimento della sua certificazione, anche se nessun passeggero potè salire a bordo.”

Queste denunce venivano scritte da Mary Schiavo, ispettore generale del dipartimento dei trasporti Usa, **addirittura ventidue anni orsono, nel 1997**, allorchè la Boeing stava per lanciare il suo modello 777. (1) In quegli anni il suo concorrente diretto era l’Airbus 330 entrato in servizio nel 1994. Il 777 invece entrò in linea con i colori della United il 7 giugno 1995.

Se nel riportare le parole scritte dalla Schiavo avessimo tralasciato di specificare il modello, il lettore avrebbe avuto la convinzione che si stava parlando del 737MAX. La corsa per la certificazione, la necessità di battere sui tempi il concorrente si adattano perfettamente a ciò che oggi si può leggere sulla stampa mondiale circa i retroscena che hanno accompagnato la certificazione del modello Boeing 737MAX e gli intrecci della casa costruttrice con l’agenzia governativa che doveva certificare il modello, la FAA.

A ben guardare quindi i problemi che hanno portato ai due incidenti mortali Lion Air e Ethiopian Airlines (346 vittime) risalgono molto più indietro nel tempo che non all’introduzione dell’apparato MCAS, e potremmo inquadrare il loro inizio allorchè ha preso il via il confronto fra la statunitense Boeing e l’europea Airbus. E quel confronto non è ancora finito perché ai due modelli base della serie il Boeing 737 e Airbus 320, i quali insieme comprendono quasi la metà dei 30.000 aerei di linea del mondo, si sono aggiunte le numerose varianti sfornate dai due costruttori. Ma nessuno immaginava una fine così drammatica dell’ultimo capitolo quello iniziato nel dicembre 2010 allorchè l’Airbus annuncia una più efficiente versione dell’A320 chiamata A320neo (*new engine options*) che fa risparmiare carburante rispetto al 737NG con relativo taglio dei costi operativi. L’estate seguente all’Air Show di Parigi la casa di Tolosa piazza un carnet ordini record di oltre seicento macchine neo, praticamente più di quanti ordini la Boeing avesse avuto nell’intero 2010 per il suo 737: era l’inizio della battaglia. Una battaglia che continua ancora oggi mentre non accenna a placarsi la polemica fra Boeing ed Ethiopian sulle circostanze che hanno provocato la seconda tragedia occorsa lo scorso 10 marzo.

Il "timeframe" della corsa

- Dicembre 2010: Viene annunciato il modello A320 neo;
- Giugno 2011: L'A320 neo viene presentato all'Air Show di Parigi;
- Agosto 2011: Viene annunciato il 737MAX;
- Agosto 2015: il primo 737MAX viene completato;
- 20 gennaio 2016: la Lufthansa prende in consegna il suo primo A320 neo;
- 29 Gennaio 2016: il prototipo del 737MAX vola;
- Marzo 2017: la FAA e l'EASA certificano il nuovo modello Boeing;
- Maggio 2017: la Southwest entra in possesso del suo primo 737MAX;
- Ottobre 2018: primo incidente ai 737Max.

(1) Mary Schiavo, Ispettore generale del dipartimento dei trasporti Usa. Nel suo libro "Flying blind, flying safe" scritto nel 1997. Capitolo 9 "Who watches the manufacturers?"

Safety Newsletter 28/2019 del 22 Maggio 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019 : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019 : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019 : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019 : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019 : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019 : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019 : MH370:non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019 : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019 : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019 : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019 : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019 : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019 : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019 : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019 : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019 : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019 : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019 : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019 : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019 : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
- 21/2019 : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
- 22/2019 : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)
- 23/2019 : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)
- 24/2019 : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)
- 25/2019 : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)
- 26/2019 : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)
- 27/2019 : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)