

QUALCUNO HA TROVATO I PEZZI DI UN MOTORE?

Continuano i casi di motori di aereo che perdono pezzi in volo.

Il 25 luglio 2019 un Airbus 220 (1) della SWISS International (HB-JCM) era in volo da Ginevra a Londra quando alle 13.05 ora locale uno dei due motori, quello di sinistra, ha perso parti del primo stadio del compressore (2). In quel momento si è udito un forte "bang", l'aereo si trovava a livello di volo 320 e stava sorvolando le città di Perrigny-sur-Armancon e Cry a circa 100 miglia nautiche a sud-est di Parigi. L'equipaggio disattivava il motore e chiedeva di poter dirigere sul Charles De Gaulle, richiesta accettata con relativo atterraggio che avviene 30 minuti dopo. Il motore in questione è un Pratt & Whitney PW1524G, ragion per cui dell'incidente classificato come "grave" è stata interessata anche la statunitense NTSB. Con ogni probabilità anche l'agenzia canadese TSB interverrà nelle indagini dal momento che il velivolo era della serie "C" di produzione canadese.

Il 20 agosto il *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation civile* (BEA), l'autorità francese che indaga sugli incidenti aerei, ha lanciato una richiesta di collaborazione per individuare le parti mancanti del motore chiedendo aiuto al pubblico per trovare le parti del PW1524 che si sono disintegrate specificando che "le parti mancanti sono del primo stadio del compressore a bassa pressione del motore, sono in titanio" e ogni parte non dovrebbe superare una lunghezza di 30cm".

Facciamo notare che in data 27 dicembre 2018 un A220 della Korean Air (HL8314) dopo 25 minuti dal decollo dall'aeroporto di Busan (Sud Corea) diretto a Nagoya era dovuto ritornare a Busan in quanto uno dei due motori, anche in quel caso un PW1521G, aveva avuto lo stesso problema incontrato dall'aereo della Swiss.

Questi incidenti presentano parecchie analogie con quanto accaduto a Fiumicino il 10 agosto scorso allorchè un Boeing 787 della Norwegian (3) appena decollato è dovuto rientrare allo scalo romano in quanto parti di un motore si sono staccate e sono cadute a terra. (*vedi immagine sottostante*)



Tutti gli aerei coinvolti erano di fresca consegna, l' A220 della Swiss era entrato in servizio nel giugno 2018 ; il 787 nel giugno 2015; l' A220 della Korean era stato consegnato nel settembre 2018: di certo non si può dire che fossero aerei "datati".

Nel caso di Roma il motore incriminato non era un Pratt Whitney bensì un Rolls Royce Trent 1000. Nota consolante, in tutti casi nessun ferito ma solo tanto ritardo e spavento.

(1)) L'Airbus A220, precedentemente conosciuto come Bombardier C Series, fa parte di una famiglia di linea a fusoliera stretta (*narrow-body*) composta da due modelli: A220-100 e A220-300, in produzione da parte di Bombardier Aerospace. Il progetto fu annunciato nel 2004, mentre la progettazione e lo sviluppo sono cominciati nel 2008. Dal primo luglio 2018 l'aereo è commercializzato dall'azienda europea Airbus con il nome di A220. L'aereo incidentato era un Bombardier BD-500 C Serie CS300.

(2) "Low-pressure compressor rotor stage 1"

(3) LN-LND effettuava il volo DY-7115 da Roma Fiumicino a Los Angeles.

Safety Newsletter 39/2019 del 21 agosto 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)
- 28/2019** : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)
- 29/2019** : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)
- 30/2019** : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)
- 31/2019** : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)
- 32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)
- 33/2019** : L'incidente di Treviso (2 luglio 2019)
- 34/2019** : Piovono clandestini dal cielo (3 luglio 2019)
- 35/2019** : Un decollo al rallentatore (19 luglio 2019)
- 36/2019** : Strani odori sugli A330NEO (26 luglio 2019)
- 37/2019** : Fumi a bordo: ormai è una abitudine (7 agosto 2019)
- 38/2019** : Doppio bird strike a Mosca (17 agosto 2019)