

## SCOPPIA MOTORE A UN B767 IN FASE DI DECOLLO

Il 28 ottobre scorso un Boeing 767-300 (N345AN) di American Airlines era in procinto di decollare dall'O'Hare di Chicago alla volta di Miami. A bordo 161 passeggeri e 9 membri di equipaggio. La corsa per il decollo avveniva sulla 28R e quando l'aereo aveva percorso 6550 feet (2000 metri) al motore di destra avveniva una "uncontained failure" con seguente incendio. L'aereo si fermava a 9225 feet (2811 metri) dalla testata pista; evacuazione immediata, qualche ferito, nessuna vittima. Danni sostanziali all'aereo che per il momento non è dato sapere se potrà tornare in servizio.

Sull'incidente l'NTSB in data 4 novembre ha già emesso un Press Release (1) il quale contiene interessanti note.

L'incidente occorreva quando il B767 aveva raggiunto i 128 nodi con motori operanti a potenza decollo. Circa due secondi dopo, ad una velocità di 134 nodi, "the left and right engine throttle lever angles decreased rapidly" e contemporaneamente venivano applicati i freni con estensione dei *speedbrakes*. Dopo 25 secondi da queste operazioni l'aereo si fermava sulla pista.

A causa della rottura del motore avveniva una perdita di carburante che causava un incendio sotto l'ala destra. Impressionanti le immagini diffuse da stazioni televisive. Vedere fra le tante:

<http://edition.cnn.com/2016/10/28/us/ohare-aircraft-incident/>

Ed ora le prime notizie su cosa è avvenuto al motore destro.



Un disco della turbina (stage 2 high pressure) si è rotto in più parti. Una parte è finita per colpire la facciata di un magazzino aeroportuale della UPS, una nell'ala, altra nella fusoliera.

Le prime analisi metallurgiche hanno individuato corrosione da fatica (2) la quale però non è imputabile al superamento dei limiti previsti: **il pezzo in questione aveva effettuato 10.984 cicli contro un limite operativo di 15.000 cicli**. Ovviamente sono in corso le indagini per appurare se le manutenzioni periodiche siano state effettuate come da regolamenti in vigore.

Il motore interessato all'avaria è un GE CF6-80C2B6. La macchina in questione (c/n 33084) era stata consegnata all'American il 30 aprile 2003 e in data 10 febbraio 2013 era avvenuta una avaria al sistema di aria condizionata durante la fase di salita dal JFK per un volo con destinazione Port au Prince. Dopo aver scaricato carburante l'aereo ritornava all'aeroporto di partenza.

(1) "NTSB issues Investigative update on uncontained engine failure accident involving a wide body jetliner " ;  
11/4/2016

(2) Per la precisione così avverte il rapporto: "fatigue cracking initiating at an internal inclusion near the forward side of the hub's inner bore"

## AAR – Safety Newsletter 41/2016 del 8 Novembre 2016

### Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640 ....E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATTERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"
- 39/2016 (1 novembre): ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO
- 40/2016 (5 novembre): PILOTA PREMIATO, CONTROLLORI SOSPESI PER UNA RUNWAY INCURSION