

# Aviation Safety Newsletter

N° 1/2010 (Dicembre 2010)

## QUALI LEZIONI DALL'INCIDENTE A380 QANTAS ?

Mai come in questi ultimi tempi il vettore australiano Qantas ha rischiato di veder vanificato il suo prestigioso record mondiale, ultracinquantennale, di zero vittime su tutti i servizi svolti. Risalgono infatti all'anno 1951 i due ultimi incidenti mortali occorsi a velivoli immatricolati Qantas entrambi avvenuti nel territorio Papua New Guinea. A partire dal 1952 la Qantas può vantare decenni di voli senza vittime .

Tuttavia recentemente una serie ripetuta, e a tempi ravvicinati, di gravi eventi oltre ad aver seriamente ferito una quindicina di passeggeri, ha fatto venire i brividi ad oltre un migliaio di passeggeri.

- 15 novembre 2010 Boeing 747 fumo in cabina di pilotaggio; effettuato atterraggio di emergenza;
- 4 novembre 2010 Airbus 380 scoppio motore dopo il decollo da Singapore;
- 30 agosto 2010 Boeing 747 rottura di un motore dopo pochi minuti dal decollo da San Francisco;
- 18 febbraio 2010 Airbus 330 dopo il decollo vengono riscontrati problemi al carrello e l'aereo ritorna a Sydney;
- 7 ottobre 2008 Airbus 330 improvvise oscillazioni del velivolo provocano 15 feriti;
- 2 agosto 2008 Boeing 767 ritorna a Sydney dopo aver scaricato il carburante, a causa di una perdita idraulica;
- 25 luglio 2008 Boeing 747 depressurizzazione a seguito di uno squarcio verificatosi nella parte inferiore della fusoliera; l'investigazione conclusasi recentemente ha appurato che si è verificato un "unique event" provocato dalla rottura di un cilindro di ossigeno.

L'evento del 4 novembre scorso, è sicuramente quello su cui più si è accentrata l'attenzione dell'opinione pubblica, e non certo perché si trattava di un volo Qantas.

Esso era piuttosto il primo serio incidente occorso ad un Airbus 380, il nuovo gigante dei cieli successore del B747, entrato in servizio nell'ottobre del 2007 con la Singapore Airlines ed oggi in servizio con una quarantina di esemplari sulle flotte di Emirates (14), Air France (4), Lufthansa (4), Singapore Airlines (11) e Qantas (6).

L'incidente è stato caratterizzato dall'esplosione in volo di un motore Trent 900 (il numero 2) pochi minuti dopo il decollo da Singapore-Changi. L'ente australiano per la sicurezza del volo

**(ATSB) ha aperto un fascicolo (AO2010-089) sull'evento e insieme ai tecnici Airbus e Rolls Royce sta investigando sull'incidente catalogato dall'ente come "serious".**

**Lufthansa e Singapore Airlines gli altri due vettori che hanno adottato lo stesso tipo di motori per i loro A380, continuano ad operare regolarmente al contrario di Qantas che ha preferito mettere a terra i suoi velivoli, attenendosi alle nuove direttive che prevedono più stretti controlli alla motoristica.**

**La Rolls-Royce ha precisato che il problema riguarda esclusivamente il modello Trent 900 e che esso è confinato ad uno specifico componente nell'area della turbina.**

**Gli estesi danni che hanno interessato l'A380 (VH-OQA) correlati al fatto che l'aeromobile e tutti i suoi 469 occupanti hanno fatto un ritorno a terra senza feriti, da un lato dimostrerebbero, almeno nel caso in esame, che l'A380 può vantare una notevole tolleranza al danno, ma una analisi completa su questo aspetto potrà essere fornita soltanto dal rapporto finale dell'ATSB.**

**Da quanto finora trapelato, subito dopo l'esplosione l'equipaggio ha dovuto confrontarsi con ben 53 messaggi di errore apparsi sui monitor, nonché con imprevisti che spaziavano dal non aver potuto scaricare abbastanza carburante, al non riuscire a spegnere il motore numero 1; quest'ultimo si è alla fine spento solo a terra dopo l'evacuazione di tutti i 440 passeggeri.**

**L'incidente ha avuto una ulteriore drammatizzazione dall'esplosione dell'IPT (Intermediate Pressure Turbine) e da una perdita di lubrificante che ha causato la frantumazione del disco della turbina.**

**Nessun segnale di allarme, nessuna allerta è stata fornita all'equipaggio dalla sofisticata strumentazione presente in cabina: nessuna vibrazione insolita, nessuna indicazione di calo nella pressione del lubrificante, nessun segnale che facesse presumere un malfunzionamento in corso. Allorché è avvenuta l'esplosione, l'equipaggio ha attivato il sistema per l'estinzione di incendio al motore ma, da quanto è dato finora sapere, lo stesso non ha funzionato.**

**Ai comandi del velivolo incidentato vi era il capitano Richard Woodward il quale fra l'altro ricopre la carica di vice presidente dell'IFALPA, l'associazione internazionale che raggruppa i piloti di linea. Woodward ha definito come "unbelievably stressful" la situazione che si era creata in cabina di pilotaggio la quale è stata gestita non solo dai due usuali componenti (capitano e primo ufficiale) ma anche da tre altri piloti che si trovavano nel cockpit per addestramento e che sono stati ampiamente impegnati a dare una mano ai due colleghi nel fronteggiare l'emergenza.**

**Anche questo aspetto di due soli piloti al comando di questo gigante dell'aria dovrà essere approfondito, in quanto l'esperienza degli avvenimenti sull'A380 Qantas rappresenterebbe una ulteriore conferma che se due piloti possono sembrare ridondanti in clima di normalità, diventano del tutto insufficienti in regime di emergenza. La precisazione potrà sembrare scontata ma non lo è tanto se si pensa che recentemente sono apparse notizie secondo le quali, nel cockpit, due piloti sarebbero troppi.**

<p><b>La direttiva EASA (AD2010-0236-E) impone agli operatori dei motori Rolls Royce PLC RB211 Trent 900 ispezioni a tempi ravvicinati della struttura <i>High/Intermediate pressure</i>, con particolare riguardo a eventuali perdite di lubrificante. Se viene riscontrato tale evento, sono proibite le operazioni con il motore in questione.</b></p>
---