

INCIDENTE B737-800 UKRAINE INT.AL

Per quanto la coincidenza di questo incidente avvenuto in uscita dell'aeroporto di Teheran poche ore dopo i tragici fatti di Bagdad e la crescente tensione nell'area, sono particolari che possono indurre a cattivi pensieri, soffermandoci sul solo aspetto tecnico val la pena ricordare quanto segue.

Il Boeing 737-800 della Ukraine International -il quale lo ribadiamo non appartiene al modello MAX attualmente ancora sotto blocco- è precipitato senza aver inviato alcun messaggio di emergenza. Da ciò si può dedurre che un evento improvviso e impreveduto sia accaduto a bordo tale da precludere un qualsivoglia intervento correttivo dei piloti. Ciò potrebbe far pensare a un attentato a bordo ma tale ipotesi andrebbe esclusa dal momento che l'aereo non è esploso in volo, ma è precipitato a terra senza possibilità di un evidente controllo.

Il meteo anche non ha rilevanza dal momento che eventuali formazioni nevose sulle superfici alari non avrebbero portato l'aereo a salire fino a 8.000 piedi né a farlo precipitare in assetto di quasi picchiata come sembra sia avvenuto.

A questo punto è d'obbligo ricordare quanto avvenuto al volo 1382 della Southwest in data 17 aprile 2018 quando un motore esplose in volo e i suoi frammenti penetrati a bordo provocarono la morte di una passeggera nonché l'immediato dirottamento sull'aeroporto più vicino: quell'aereo montava motori CFM56. Quando lo scorso novembre l'NTSB ha concluso le indagini sull'incidente ha appurato che

The National Transportation Safety Board (NTSB) determines that the probable cause of this accident was a low-cycle fatigue crack in the dovetail of fan blade No. 13, which resulted in the fan blade separating in flight and impacting the engine fan case at a location that was critical to the structural integrity and performance of the fan cowl structure. This impact led to the in-flight separation of fan cowl components, including the inboard fan cowl aft latch keeper, which struck the fuselage near a cabin window and caused the window to depart from the airplane, the cabin to rapidly depressurize, and the passenger fatality.

“Il National Transportation Safety Board (NTSB) stabilisce che la causa probabile di questo incidente è stata **una cricca da fatica** nella pala della ventola n. 13, che ha fatto sì che la pala della ventola si separasse in volo e avesse un impatto sulla cassa della ventola del motore in un punto critico per l'integrità strutturale e le prestazioni della struttura della calotta della ventola. Questo impatto ha portato alla separazione in volo dei componenti della cappottina della ventola, compresa quella a poppa, che ha colpito la fusoliera vicino al finestrino della cabina e ha causato la rottura di un finestrino dall'aereo, la rapida depressurizzazione della cabina e la morte del passeggero.”

In poche parole vi era un difetto strutturale nei componenti la ventola dei motori che, tenuto conto del basso numero di cicli effettuati, non avrebbe dovuto verificarsi.

Ebbene anche il 737 in questione montava motori CFM56.

Non solo ma uno sguardo ai recenti incidenti (tutti senza vittime) avvenuti ad aerei che montavano questo motore mostra la seguente situazione (1):

Search results for "CFM56"	
1	Laudamotion A320 at Malaga on Jan 2nd 2020, engine shut down in flight
1	KLM B738 at Amsterdam on Jan 1st 2020, engine shut down in flight
1	Edelweiss A343 at Zurich on Jan 1st 2020, engine shut down in flight
1	SkyUP B739 near Kiev on Dec 28th 2019, unreliable airspeed
1	Ural A320 near Ekaterinburg on Dec 31st 2019, engine shut down in flight
1	Canada Rouge A319 near Nassau on Dec 14th 2019, turbulence rolls engine back
1	United B739 near Albuquerque on Dec 16th 2019, engine failure
1	Canada Rouge A319 near Jacksonville on Dec 6th 2019, turbulence rolls engine back
1	PIA A320 at Karachi on Dec 11th 2019, bird strike
1	Serene B738 at Peshawar on Dec 10th 2019, bird strike
1	Algerie B738 near Cairo on Dec 2nd 2019, engine shut down in flight
1	JAL B738 near Osaka on Dec 2nd 2019, engine problem
1	India A321 at Bhubaneswar on Nov 8th 2019, fire seen from engine
1	Norwegian B738 at Aalesund on Nov 26th 2019, engine shut down in flight
1	Smartwings B738 over Aegean Sea on Aug 22nd 2019, engine shut down in flight, aircraft continued to Prague
1	GoAir A320 at Mumbai on Nov 26th 2019, engine problem
1	Transat A321 at Lake City Gateway on Nov 18th 2019, engine oil leak
1	Delta A320 near Nassau on Aug 17th 2019, engine shut down in flight
1	Transat B738 near Orlando on Nov 16th 2019, engine shut down in flight
1	Rossiya A320 at St. Petersburg on Oct 23rd 2019, rejected takeoff due to bird strike

Senza voler assolutamente anticipare nulla sulle cause che possono aver determinato la sciagura di Teheran, quanto sopra viene ricordato nell'immediatezza dell'evento allorchè non potendo disporre di elementi concreti probatori, ciò che si può fare è rammentare i precedenti che più presentano analogie con l'incidente occorso in queste ore.

(1) tabella tratta dal sito AV Herald

www.air-accidents.com

Newsletter 3/2020

08/01/2020 (h.09.40)