

E L'AIRBUS PRESE IL VOLO, MA....

Come era facile immaginare, i guai della Boeing hanno finito per fare le fortune del concorrente europeo. La compagnia di Taiwan **Eva Air** ha finalizzato l'ordine per 18 long range A350-1000 e in contemporanea a questo ordine sempre Eva Air ha annunciato che la sua flotta regionale sarà formata da nuovi velivoli A321neo di cui ne sono stati ordinati 15 esemplari.



A dicembre del 2023 **Transavia** che ha una flotta di Boeing 737-8 ha ricevuto il suo primo dei 15 A321-200 neo ordinati. La Transavia è un vettore olandese controllato dal gruppo AF/KL. Il piano è quello rimpiazzare tutti i 737-7 e 737-8 con la serie Airbus 320 e 321.

A sua volta la compagnia aerea **Delta Air Lines**, con sede ad Atlanta, sarebbe vicina a piazzare un grosso ordine di ulteriori aerei a fusoliera larga con Airbus. Come riportato per la prima volta da Reuters, la compagnia statunitense sta valutando diversi tipi di aeromobili e l'ordine finale dovrebbe riguardare "decine" di jet widebody, che probabilmente includeranno anche un ordine per l'A350-1000 a lungo raggio. Sempre a dicembre del 2023 la compagnia aerea di bandiera della Turchia, **Turkish Airlines**, ha piazzato un mega ordine per 220 aeromobili Airbus, composti da 150 A321 e 70 degli aerei widebody A350 (in particolare 50 A350-900, 15 A350-1000 e 5 cargo A350F). Ciò fa seguito a due ordini da parte della compagnia aerea per 10 A350-900 a settembre e quattro A350-900 a luglio 2023. Con questo mega-ordine il portafoglio ordini totale di Turkish Airlines per gli aeromobili Airbus salirà a 504, di cui 212 già consegnati. "Riguardo al nuovo ordine, il Presidente del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo della Turkish Airlines, Prof. Dr. Ahmet Bolat, ha dichiarato: *“Questo investimento rappresenta una pietra miliare cruciale nell'ulteriore evoluzione dell'industria aeronautica della Turchia. Modernizzando la nostra flotta con aerei più efficienti e rispettosi dell'ambiente, stiamo rafforzando la nostra posizione di leader nel settore dell'aviazione globale e contribuendo all'importanza della nazione come hub aeronautico”*.

Di certo quanto accaduto il 5 gennaio 2024 al volo 1282 dell'Alaska Airlines è un incidente fuori degli schemi normali che si presta a severe considerazioni.

La compagnia aerea -questo va detto con chiarezza- non ha affatto responsabilità. Il velivolo incidentato era appena uscito dalla fabbrica, aveva ricevuto il certificato di navigabilità il 2 novembre 2023.

Indubbiamente la pronta azione dei piloti e degli assistenti di volo ha contribuito a evitare conseguenze gravi. Ed anche la caduta è stata senza conseguenze dal momento che il portellone è stato ritrovato nel giardino di una casa senza aver provocato danni.

In soli due mesi di servizio il velivolo non è stato mai smontato per i controlli estensivi che caratterizzano la vita degli aeroplani. In linea di principio, sembra quindi improbabile che la porta sia stata “rimontata male” da un meccanico del vettore. Più plausibile sembra un’errata installazione o una imperfetta chiusura in fase di montaggio finale.



Mentre nel caso dei due fatali incidenti che avevano coinvolto il modello MAX di Lion Air e di Ethiopian Airlines (1) eravamo in presenza di un tentativo di abbattimento dei tempi di addestramento onde poter permettere di mettere in servizio il nuovo modello in tempi rapidi, quanto accaduto al 737-9 dell'ALASKA Airlines è in un certo senso molto più preoccupante in quanto mette in evidenza completa mancanza della linea di controllo di nuovi velivoli, **evidenziando falle nella catena di produzione che mai erano accadute in qualsivoglia costruttore di aeromobili**. Sotto questo profilo, bisogna ricordare che i 737 sono montati nello stabilimento di Renton, vicino Seattle, utilizzando però fusoliere costruite a Wichita, un ex stabilimento Boeing esternalizzato una ventina di anni fa e divenuto ora Spirit Aerosystems.

E' in questo clima di facile e impreveduto “KO” del suo concorrente che Guillaume Faury, Ceo di Airbus, ha potuto dichiarare che *"Il 2023 è stato un anno storico per le attività di Airbus nel settore dei velivoli commerciali, con vendite e consegne eccezionali, al di sopra dei nostri obiettivi. Una serie di fattori si sono combinati per aiutarci a raggiungere i nostri obiettivi, tra cui l'aumento della flessibilità e della capacità del nostro sistema industriale globale, nonché la forte domanda da parte delle compagnie aeree di aggiornare le loro flotte con i nostri aeromobili più moderni e a basso consumo di carburante"*.

Gli ordini comprendono 1.835 aeromobili della Famiglia A320 e 300 varianti dell'A350, portando l'attuale portafoglio ordini a 8.598 aeromobili.

Christian Scherer, neo CEO di Airbus, Commercial Aircraft, ha dichiarato: *"Inizialmente avevamo previsto che l'aviazione si sarebbe ripresa nel periodo 2023-2025, ma quello che abbiamo visto nel 2023 è stato che, accanto al mercato dei velivoli a corridoio singolo, i widebody sono tornati molto prima del previsto e con vigore".* E ha aggiunto: *"Non abbiamo mai venduto così tanti A320 o A350 in un anno, per non parlare dell'accoglienza di sette nuovi clienti per l'A350-1000. La voglia di viaggiare è tornata e c'è un forte slancio nel settore".*

Ma il 13 gennaio a rompere questa atmosfera idilliaca per Airbus ecco una notizia poco rassicurante: la compagnia di bandiera tedesca Lufthansa ha messo a terra due dei suoi A321-200P2F dopo aver scoperto, secondo quanto riferito, una crepa nella fusoliera di poppa, suscitando preoccupazioni per il progetto di conversione. La messa a terra dei cargo di Lufthansa è la prima per questo tipo di aeromobile. Lufthansa gestisce attualmente una flotta di quattro Airbus narrowbody cargo convertiti, la cui prima consegna è avvenuta nel gennaio 2022. I quattro aerei hanno un'età compresa tra gli 11 e i 20 anni e sono entrati in servizio con Niki, Air Jamaica e Air Berlin nel servizio passeggeri prima di essere convertiti da Elbe Flugzeugwerke (EFW). Dopo aver scoperto le crepe all'inizio di dicembre, Lufthansa ha messo temporaneamente a terra tutti e quattro gli A321P2F durante un periodo di alta stagione per il traffico aereo cargo.

Il processo di conversione dell'A321 da passeggeri a cargo è una operazione alquanto complessa e la scoperta di crepe nella fusoliera posteriore potrebbe indicare un problema più ampio nella progettazione del velivolo convertito.

- (1) Incidente Lion Air occorso il 29 ottobre 2018 (PK-LQP) 189 vittime; incidente Ethiopian Airlines occorso il 29 marzo 2019 (ET-AVJ) 157 vittime. In entrambi gli incidenti è stato messo sotto accusa il sistema MCAS, Maneuvering Characteristics Augmentation System.

NL 06/2024 14 gennaio 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024

