

LA VERITA' SUL 737MAX

Due incidenti su 350 velivoli dello stesso modello in circolazione sono troppi, inutile nascondere.

Per rimanere a casa Boeing, del modello 787 sono in circolazione dal 2011 789 aerei e ad oggi si registrano zero incidenti mortali. E' evidente che il 737MAX ha qualcosa che va rivisto e corretto.

Tuttavia possiamo dire che i due incidenti non debbono aver troppo colto di sorpresa gli addetti ai lavori d'oltreoceano.

A febbraio di quest'anno, quindi con un solo incidente alle spalle, quello di Lion Air del 29 ottobre,

sul prestigioso quotidiano *International New York Times* (1) si poteva leggere quanto segue:

"By limiting the differences between the models, Boeing would save airlines time and money by not putting their 737 pilots in simulators for hours to train on the new aircraft, making a switch to the Max more appealing" [Minimizzando le differenze tra i modelli, Boeing salverebbe tempo e denaro alle compagnie aeree evitando di non mettere per ore i loro piloti di 737 ai simulatori per addestrarsi sul nuovo velivolo, rendendo il passaggio a Max più accattivante]

In questa frase è contenuta la spiegazione dei due incidenti che hanno funestato la breve entrata in servizio del 737MAX: non si tratta di un nuovo modello che fa solo risparmiare il carburante rispetto ai modelli precedenti, non si tratta di un nuovo aereo ha più autonomia e che porta più carico pagante dei precedenti....è un modello che se scelto dalle compagnie aeree può essere subito messo in linea senza bisogno di spendere denaro per istruire i piloti. E' un *extra appeal* che nella serrata competizione fra i due giganti Airbus e Boeing non va sottovalutato.

Ma... l'aereo presenta differenze strutturali che possono più facilmente portare il velivolo allo stallo di quanto non facciano i modelli precedenti. In particolare i più potenti motori e il loro nuovo collocamento avrebbero destabilizzato il velivolo alle basse velocità, nelle manovre di strette virate e quelle che in gergo vengono definite di *high-bank*. Come ottenere la certificazione bypassando l'ostacolo dell'addestramento obbligatorio?

La soluzione escogitata alla Boeing è stata quella di dotare il programma dei computer di bordo di un software aggiuntivo di protezione in grado di

controbilanciare le forze derivanti dai nuovi motori: nasce così l' M.C.A.S. di cui tanto si parla in queste ore.

Questa politica di "minimizzare" la nuova potenza dei motori e soprattutto gli effetti che essi potevano provocare in particolari manovre spiegherebbe il perché del tempestivo aggiornamento a posteriori del manuale operativo, fatto questo che quando reso noto ha provocato le vibrato proteste da parte delle associazioni dei piloti le quali hanno dichiarato che da subito dovevano venir informate in merito alle innovazioni introdotte.

Conclusione: Il nuovo modello per quanto maggiorato doveva venir presentato come una semplice evoluzione della serie 737, una evoluzione naturale da non richiedere alcun addestramento. Ma evidentemente dobbiamo supporre che i piloti di Southwest che hanno in linea 34 B737 MAX ed hanno effettuato oltre trentamila decolli con questo aereo senza alcun problema, avevano una conoscenza e una formazione circa le innovazioni di cui esso era dotato, che altri piloti in altri continenti non hanno avuto. (2)

La volete ancora più semplice? Ebbene se il vostro pilota sa che è al comando di un nuovo velivolo che vanta innovativi aggiornamenti potete stare tranquilli. Se viceversa crede che sta portando un "semplice" 737 correrete dei seri rischi.

(1) "Jet's software was updated. Pilots weren't" del 5 febbraio 2019

(2) Ad oggi nessun vettore USA ha messo a terra la sua flotta di 737MAX

Safety Newsletter 10/2019 del 13 Marzo 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)