

CONFERMATA LA FATICA DEL METALLO NELL'INCIDENTE SOUTHWEST

L'NTSB (National Transportation Safety Board) ha diramato il primo comunicato investigativo sull'incidente occorso al volo 1380 della Southwest in data 17 aprile 2018 (Boeing 737-700 immatricolato N772SW).

Durante la fase di salita quando il velivolo si trovava a livello 320 si è verificata la rottura del motore di sinistra modello CFM-56-7B. Parte dei frammenti hanno colpito l'ala ed anche la fusoliera: un finestrino è "saltato" causando una depressurizzazione della cabina. Una passeggera di 43 anni è deceduta. L'aereo in servizio fra La Guardia (NYC) e Dallas Love Field ha dirottato immediatamente per Philadelphia, Pennsylvania. Inizialmente il capitano avrebbe voluto effettuare un *long final approach* per portare a termine le checklists, ma quando ha saputo dei danni all'aereo e delle ferite riportate dai passeggeri è stato deciso di accelerare l'atterraggio. Il Flight Data Recorder (FDR) ha messo in evidenza che al momento dell'esplosione il 737 ha sbandato sulla sinistra di 40 gradi, ma l'equipaggio è stato capace di riportare il velivolo al normale assetto subito dopo l'evento.

L'investigazione fin qui condotta ha confermato che la ventola numero 13 del motore si è separata dalla sua radice trasformandosi in una micidiale scheggia.

Il motore incidentato aveva accumulato 32.000 cicli da quando era entrato in servizio. I registri di manutenzione indicano che le *fan blades* erano state regolarmente lubrificate nei modi previsti dall'Aircraft Maintenance Manual. Sempre secondo il registro si è appreso che l'ultima manutenzione risaliva a 10.712 cicli prima dell'incidente. Nel novembre 2012 le ventole del motore erano state ispezionate con liquidi penetranti fluorescenti. Nell'agosto 2016, in un altro velivolo, una pala era risultata fratturata e le ispezioni erano state incrementate.

Quindi, dal punto di vista della manutenzione, tutto sembrerebbe essere in regola con le ispezioni previste dai regolamenti.

A seguito di quest'ultimo incidente è evidente che qualcosa nella tempistica e modalità di ispezioni dovrà essere rivista. La casa costruttrice dei motori CFM International ha emanato un Bollettino di Servizio (72-1033) nel quale vengono raccomandate ispezioni ultrasoniche a tutti i motori che hanno accumulato 20.000 cicli, mentre le successive verifiche dovranno farsi a intervalli di 3000 cicli.

Da parte sua la FAA (Federal Aviation Administration) in data 20 aprile ha emesso una direttiva *Emergency Airworthiness* (EAD 2018-09-15) chiedendo immediati controlli a tutti i motori CFM56-7B che hanno compiuto 30.000 cicli, ciò significa che entro 20 giorni dall'emissione della EAD tutti i motori di quel modello dovranno essere ispezionati con apparati ultrasonici per rivelare eventuali cricche. Lo stesso giorno è intervenuta anche l'EASA con un suo analogo bollettino (EAD 2018-0093E).

Come avevamo precisato nella nostra precedente newsletter (n.19/2018) in base alle certificazioni che vengono rilasciate la rottura di una *fan blade* dovrebbe produrre danni limitati all'interno del *cowling* (ovvero la struttura metallica che ricopre il motore) e non estendersi all'esterno fino a provocare danni alla struttura dell'aereo.

La Southwest capostipite dei vettori low cost ha iniziato le operazioni nel 1971, nel 2017 ha trasportato oltre 130 milioni di passeggeri ed è in pratica la quarta compagnia al mondo per numero passeggeri dopo le tre majors a stelle e strisce American, Delta e United. Quello occorso il 17 aprile è il primo incidente mortale in cui è incorsa.

Safety Newsletter 20/2018 del 8 Maggio 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)

www.air-accidents.com

