

## E' DIBATTITO NEGLI USA SULL'INCIDENTE SOUTHWEST

L'incidente occorso il 17 aprile scorso a un Boeing 737 della Southwest nel quale è purtroppo morta una passeggera, sta suscitando vivaci dibattiti nell'opinione pubblica statunitense. (1)

Il Boeing 737-7H4 (N772SW) era decollato alle 09.43 locali, si trovava ancora nella fase di salita quando alle 10.04 una esplosione avveniva nel motore di sinistra. Frammenti e detriti penetravano nella carlinga, si verificava la depressurizzazione del velivolo e una passeggera trovava la morte a causa delle ferite riportate. A bordo dell'aereo che veniva immediatamente dirottato su Philadelphia si trovavano 143 passeggeri e cinque membri di equipaggio.

Il motore coinvolto nell'esplosione era un CFM56-7B.

Per la compagnia texana è stato questo il primo evento mortale se si prescinde dall'incidente occorso l'otto dicembre 2005 allorchè un B737 in atterraggio a Chicago non si fermò a fine pista e investì nella sua corsa un auto provocando la morte di un ragazzo di 6 anni che si trovava a bordo del mezzo.

Il dibattito attualmente in corso verte sul fatto che un incidente pressochè simile (*"Uncontained engine failure"*) era già occorso il 27 agosto 2016 sempre ad un aereo Southwest e pertanto sono in molti a chiedersi se la morte della passeggera Jennifer Riordan di 43 anni avrebbe potuto essere evitata.

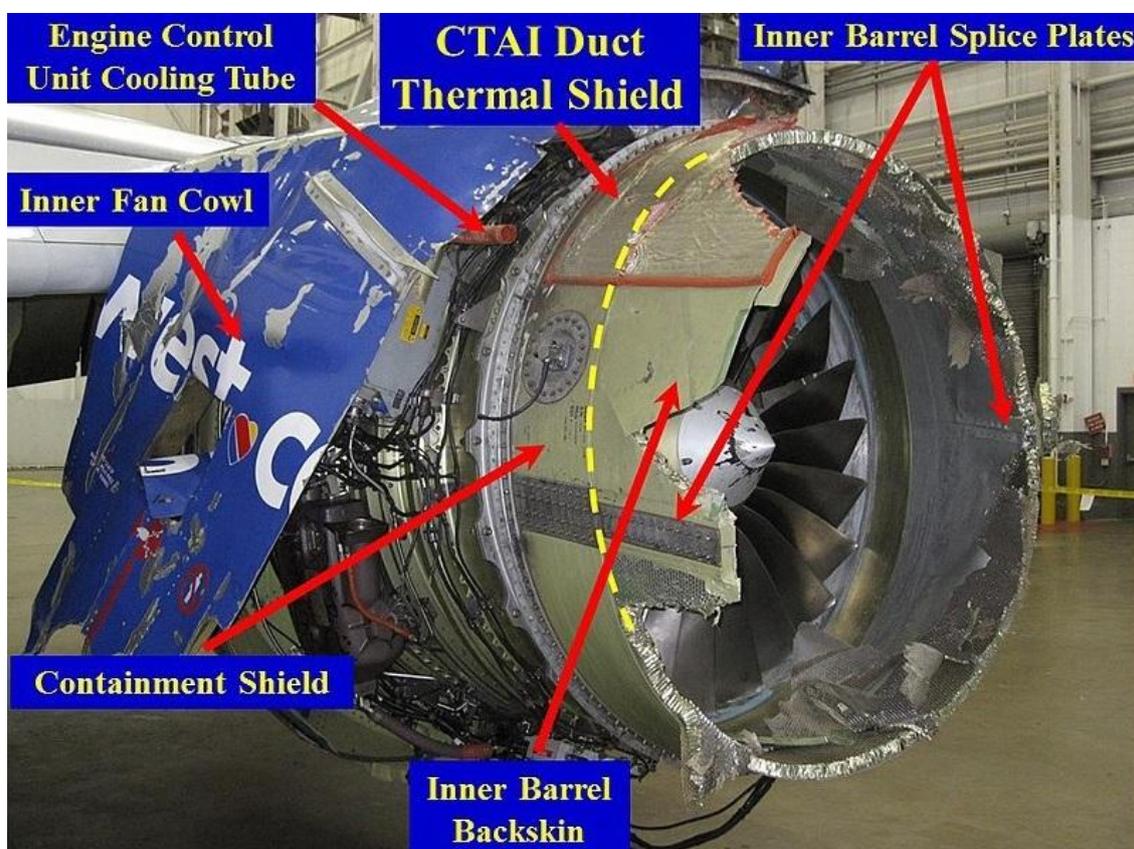
Nell'incidente del 2016 il Boeing 737-7H4 (WL), con 99 passeggeri e 5 membri dell'equipaggio, 12 minuti dopo la partenza da New Orleans, stava salendo per 31.000 piedi diretto al Golfo del Messico quando il motore numero uno (anche in questo caso un CFM International CFM56-7) subì un guasto (2). Detriti provenienti dal motore perforarono il lato sinistro della fusoliera causando una perdita di pressione in cabina, danneggiando l'ala e impennaggi. Anche in quel caso avvenne la fuoriuscita delle maschere di ossigeno mentre l'equipaggio iniziava una discesa di emergenza. L'aeromobile quindi si dirigeva verso l'aeroporto più vicino, Pensacola, dove atterrava dopo circa 20 minuti senza ulteriori incidenti. Il velivolo ha subito danni sostanziali, ma non ci sono stati feriti.

Sebbene l'evento non fosse stato fatale il produttore del motore, la CFM International, aveva raccomandato ulteriori e più frequenti ispezioni agli operatori. (I motori CFM sono prodotti dalla joint venture stipulata fra la General Electric Co. e la francese Safran SA). Le nuove istruzioni sarebbero divenute obbligatorie se l'Agenzia Federale avesse provveduto a emettere una specifica direttiva in merito che tuttavia -quando è accaduto l'incidente fatale del 17 aprile scorso- ancora non risultava emessa. E' questo il punto centrale della polemica.

In questi giorni alcuni senatori democratici (3) hanno inviato una lettera a Daniel Elwell, amministratore delegato della FAA, chiedendo perché questa direttiva non è stata attuata fino all'incidente fatale di aprile. *"Pur comprendendo che non esiste una durata temporale fissa per i processi di regolamentazione, perché la FAA ha impiegato quasi due anni per far passare una direttiva sull'aeronavigabilità che avrebbe garantito che i motori CFM56-7B fossero sicuri di volare?"*

Questa in sostanza la domanda su cui si accentrano i dibattiti alimentati anche dalla risposta della FAA la quale ha affermato, alquanto incredibilmente, che la lettera non è stata mai ricevuta. (4) Dopo due settimane dall'incidente la FAA ha finalmente emesso la direttiva che prevede per i motori CFM56-7B i quali abbiano effettuato più di 30.000 decolli, ispezioni obbligatorie entro 20 giorni. E' inoltre previsto che le compagnie aeree che hanno in servizio velivoli con questi motori che hanno completato 20.000 cicli, di effettuare controlli a motori e ventole ogni 3000 voli.

In merito alle investigazioni, queste procedono su un aspetto ben preciso. La copertura metallica dei motori (*cowling*) ha lo scopo di ricoprire e contenere il corpo del motore. Nel caso sopravvengano problemi al motore le coperture dovrebbero essere in grado di contenere il danno evitando che schegge impazzite investano il corpo dell'aereo. Nel caso dell'incidente del 2016 la ventola fratturata rimase all'interno del cowling, mentre nell'incidente dello scorso aprile l'intera copertura esplose. Le indagini in corso puntano a determinare perché ciò è accaduto e, eventualmente, diramare nuove più stringenti direttive.



*Immagine tratta dal rapporto preliminare dell'NTSB datato 3 maggio 2018*

(1) Sull'incidente in questione vedi le nostre Newsletters n. 18, 19 e 20

(2) Il velivolo coinvolto era la matricola N766SW, modello 737-7H4WL.

(3) Si tratta dei senatori Ron Wyden, Tom Udall, Patrick Leahy e Richard Blumenthal

(4) Vedi in merito: <https://abcnews.go.com/Politics/fatal-accident-senators-faa-speed-aviation-safety-directives/story?id=55417999> del 24 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)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)

[\*\*www.air-accidents.com\*\*](http://www.air-accidents.com)