FINESTRINO ROTTO MALTA AIR / 2

E’ ormai appurato che la rottura del finestrino avvenuta al 737 di Malta Air che il 10 luglio 2026 era in volo da Salonicco a Memmingen è stata causata da detriti rilasciati dal motore che hanno colpito la fusoliera mandando in frantumi un finestrino del 737 causando una decompressione. Questo aereo montava motori **CFM56-7B26.**

Il 17 aprile 2018 il volo Southwest Airlines 1380, un Boeing 737-700 dall'aeroporto LaGuardia di New York e diretto a Dallas Love Field in Texas, subì un guasto al motore mentre si trovava sopra la Pennsylvania.
Il cofano motore si era rotto e a seguito del guasto frammenti provenienti dal motore danneggiarono la fusoliera, rompendo un finestrino della cabina e causando una depressurizzazione dell'aereo; altri frammenti colpirono anche l'ala. Un passeggero venne parzialmente espulso dall'aereo ed è morto, mentre altri otto passeggeri riportarono ferite lievi. I piloti dichiararono emergenza. Scesero di quota e dirottarono verso lo scalo più vicino, l'aeroporto internazionale di Philadelphia. Ebbene quell’aereo montava motori **CFM56-7B24.**

Questo incidente era stato molto simile a un incidente subito 20 mesi prima dal volo Southwest Airlines 3472, che utilizzava lo stesso tipo di aeromobile con lo stesso tipo di motore. Dopo quel precedente incidente il produttore del motore, CFM International, provvide ad emettere una direttiva di servizio che prevedeva ispezioni a ultrasuoni delle pale della ventola della turbina con determinati numeri di serie e di cicli di servizio.
Il rapporto finale, pubblicato nel 2019, raccomandava che Boeing sviluppasse e installasse una struttura di copertura della ventola riprogettata a causa della vulnerabilità del fermo della copertura in caso di guasto di una pala della ventola.

La raccomandazione principale del rapporto era che la Federal Aviation Administration dovesse richiedere alla Boeing di scoprire, per questo tipo di aeromobile e motore, quali parti dell'involucro della ventola del motore fossero suscettibili di trasmettere danni alla struttura del cofano della ventola e quindi riprogettare il cofano della ventola in modo che mantenesse la sua integrità dopo un evento di "rottura della pala".

Nel 2023, Boeing ha dichiarato di aver completato il processo di progettazione suggerito dall'NTSB, ma di aver bisogno di ulteriore tempo per completare le modifiche per prevenire guasti al fermo del cofano motore dovuti a errori dell'operatore. Secondo una direttiva diramata dalla FAA, Federal Aviation Administration, tutte le compagnie aeree che operano con gli aeromobili di nuova generazione sono tenute ad implementare le nuove modifiche di progettazione entro il 31 luglio 2028. La Boeing inoltre aveva (ed ha) tempo fino al 31 dicembre 2029 per rilasciare correzioni per eventuali altri possibili errori di manutenzione.

L’ultimo incidente occorso che fortunatamente non ha provocato vittime si inserisce con ogni probabilità nello scenario da noi descritto. Non mancheremo di informarvi sugli sviluppi di questo incidente.