

LIONAIR: SI COMPLICA LA POSIZIONE DELLA BOEING

La casa costruttrice Boeing è sotto tiro per non aver avvertito le compagnie aeree circa un nuovo sistema di controllo installato sui suoi jet 737 MAX. Il fatto potrebbe aver contribuito al fatale incidente di Lion Air avvenuto il 29 ottobre scorso in Indonesia che ha causato la morte di tutti i 189 (181+8) occupanti a bordo.

Secondo quanto finora trapelato i progettisti hanno introdotto un sistema automatizzato di prevenzione dello stallo sui modelli MAX 8 e MAX 9 allo scopo di impedire all'equipaggio di alzare eccessivamente il muso dell'aereo, fatto che avrebbe potuto provocare le condizioni di stallo. L'innovativo sistema prende la denominazione di MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System) e lavora basandosi sulle informazioni provenienti dall'angolo di attacco (1), ma se per un qualsiasi motivo (2) questa informazione fosse errata, il sistema comanda ai computer di bordo l'assetto di *nose-down* il quale potrebbe portare il velivolo a impattare il suolo malgrado gli interventi in manuale dell'equipaggio. E' da notare che le precedenti versioni di 737 hanno differenti protezioni per lo stallo ed è su queste che gli equipaggi hanno svolto i loro corsi di addestramento.

La Boeing ha provveduto ad avvertire le compagnie aeree di un potenziale guasto nella nuova funzione, che, in "*condizioni insolite, può spingere inaspettatamente in basso la punta dell'aereo così fortemente che i membri dell'equipaggio non riescono a riportarlo indietro*".

Il particolare che comunque ha davvero colto tutti di sorpresa è che compagnie aeree e quindi anche i piloti non erano a conoscenza di questa innovazione introdotta dalla casa costruttrice. Il Capitano Mike Michaelis, presidente della Allied Pilots Association degli Stati Uniti ha dichiarato, come è ovvio che fosse, che i piloti avrebbero dovuto essere informati e addestrati a lavorare con la nuova tecnologia.

"È alquanto insolito installare un nuovo sistema su un aereo e non dire ai piloti interessati circa la novità, specialmente quando si tratta di controlli di volo. Perché non ci hanno addestrato?" (3)

In un suo comunicato, la Boeing ha precisato che la società è "*certa sulla sicurezza del 737 MAX*" e sta prendendo tutte le misure per comprendere gli aspetti dell'incidente Lion Air lavorando a stretto contatto con il team investigativo e le autorità di regolamentazione coinvolte. Gli investigatori indonesiani stanno ancora cercando di localizzare il registratore delle comunicazioni in cabina di pilotaggio (CVR) per capire esattamente la dinamica dell'incidente, il quale è il primo evento mortale accaduto alla serie Boeing 737 MAX 8.

"Dai dati della scatola nera, sappiamo circa il 70-80% di ciò che è accaduto, ma al 100% capiamo la causa dell'incidente, ma dobbiamo essere in grado di conoscere la conversazione che ha avuto luogo nell'abitacolo dell'aereo", ha dichiarato il capo del comitato per la sicurezza dei trasporti indonesiano, Soearjanto Tjahjono.

Nel mondo le compagnie aeree sono in trepidante attesa : sono oltre 4.000 gli ordini da evadere per i modelli MAX e si sta aspettando con apprensione il risultato delle indagini del volo JT610 per valutare se è necessario apportare modifiche ai rispettivi ordini che ogni compagnia ha fatto. (4)

(1) Sull'argomento vedi la nostra predente newsletter n.46/2018

(2) Nel caso dell'incidente Lion Air si sospetta che i sensori (sonde) degli Angoli di attacco abbiano avuto un qualche problema ancora da chiarire.

(3) <https://www.cnbc.com/2018/11/13/lion-air-crash-boeing-withheld-information-on737-max-planes-wsj-says.html>

(4) Al 30 settembre gli ordini ricevuti alla Boeing per la serie MAX assommavano a 4.783, le consegne a quella data effettuate erano 210.

Safety Newsletter 47/2018 del 14 Novembre 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)

26/2018 : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)

27/2018 : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)

28/2018 : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)

29/2018 : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)

30/2018 : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)

31/2018 : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)

32/2018 : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)

33/2018 : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)

- 34/2018** : Incidente Junker 52,: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
- 35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
- 36/2018** : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)
- 37/2018** : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare (30 agosto 2018)
- 38/2018** : Medellin: confermata mancanza di carburante (9 settembre 2018)
- 39/2018** : AIR FRANCE 1611, si spera nella desecretazione (19 settembre 2018)
- 40/2018** : MH370 e l'ennesima presunta localizzazione (27 settembre 2018)
- 41/2018** : Mancata strage a SFO: stanchezza sotto accusa (28 settembre 2018)
- 42/2018** : Egyptair 804, La BEA francese rompe il silenzio (10 ottobre 2018)
- 43/2018** : Toh chi si risente...fatigue (22 ottobre 2018)
- 44/2018** : Lion Air 610, primo aggiornamento (29 ottobre 2018)
- 45/2018** : Incidente Lion Air: secondo aggiornamento (30 ottobre 2018)
- 46/2018** : Lion Air: si complica la posizione della Boeing (14 novembre 2018)

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