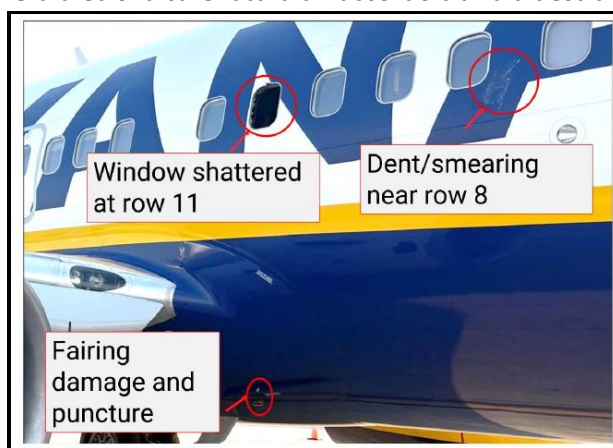


PRIMO RAPPORTO SUL FINESTRINO ROTTO DI MALTA AIR

L'NTSB ha pubblicato un primo rapporto investigativo preliminare sull'incidente occorso il 10 luglio 2026 quando un Boeing 737-8AS di Malta Air, operante come volo Ryanair 1879, un Boeing 737-8AS, ha subito un guasto con distacco di una pala della ventola (FBO, Fan Blade Out) del motore n. 2 (destro) durante la salita dall'Aeroporto di Salonicco in Grecia. (1) I frammenti del motore hanno perforato la fusoliera e la cabina si è depressurizzata. L'equipaggio ha deciso di tornare a Salonicco, dove ha effettuato un atterraggio senza incidenti. Il volo era un servizio di linea con destinazione Memmingen in Germania. A bordo c'erano 2 piloti, 4 assistenti di volo e 149 passeggeri (incluso un bambino in braccio). Come noto, un passeggero ha riportato gravi ferite a causa della rottura di un finestrino.

L'ispezione dell'aeromobile ha rivelato agli investigatori che il motore n. 2, un modello CFM56-7B26 della CFM International (2) ha subito il distacco di una pala della ventola, con conseguente impatto di frammenti del motore sulla fusoliera e sullo stabilizzatore orizzontale destro. La sezione pressurizzata della fusoliera è stata perforata sia attraverso il finestrino della cabina passeggeri situato nella fila 11, sia nel rivestimento del lobo inferiore della fusoliera dietro la carenatura di raccordo tra l'ala destra e la fusoliera.



Sono stati riscontrati vari ulteriori altri danni da impatto sulla carenatura di raccordo tra l'ala destra e la fusoliera, un'ammaccatura con sbavature di vernice sul rivestimento della fascia del finestrino della fusoliera. La copertura della ventola interna ha subito danni alla rivestitura in prossimità dello sportello di accesso all'olio del generatore di azionamento integrato.

Resti di uccelli, comprese piume, sono stati recuperati dalla faccia anteriore del radiatore dell'olio, da uno dei bracci di collegamento dello sportello di blocco dell'invertitore di spinta e dalla parte inferiore della carcassa della ventola del motore in prossimità della flangia divisa dell'invertitore di spinta. I resti, insieme ai campioni prelevati dalla ventola e dalle lame sono state consegnate al Laboratorio di identificazione delle piume dello Smithsonian Institution di Washington, DC, per essere esaminate.

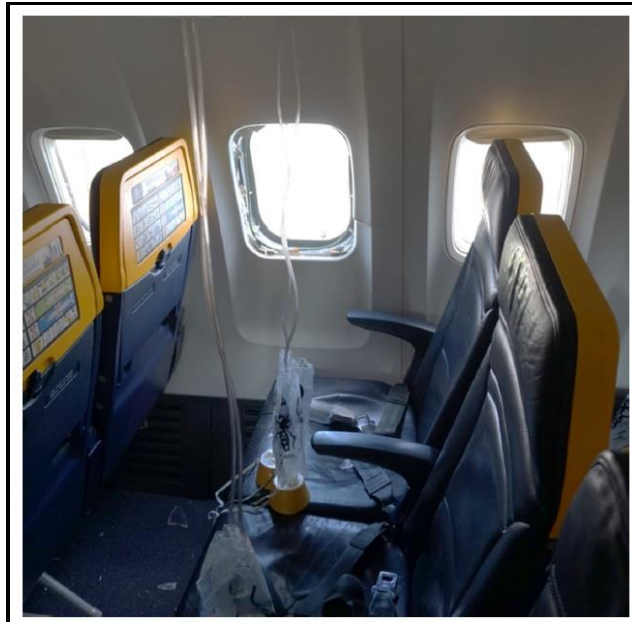
Da un'analisi dei registri di manutenzione del motore è emerso che le pale della ventola erano state sottoposte a ispezioni a ultrasuoni in conformità ai bollettini di servizio l'11 novembre 2025 e, più recentemente, il 24 maggio 2026, 253 cicli prima del volo in cui si è verificato l'incidente, senza che fossero riscontrate anomalie. Il bollettino fra l'altro prescrive ispezioni a ultrasuoni iniziali e periodiche del lato concavo e convesso dell'incastro a coda di rondine delle pale della ventola, per individuare eventuali segni di sviluppo di crepe.

Il bollettino di servizio era stato originariamente emesso nel 2018 a seguito di un evento FBO in cui un passeggero su tutt'altro volo aveva riportato lesioni mortali. (3)

Nei 12 mesi precedenti l'incidente di Salonicco, gli equipaggi di volo avevano segnalato quattro presunti impatti con uccelli sul motore n. 2 dell'aereo coinvolto nell'incidente. Durante i successivi interventi di

manutenzione non vennero però riscontrati danni. Secondo quanto riferito, in due dei casi erano stati rinvenuti resti di uccelli.

Il team investigativo è a conoscenza di precedenti eventi FBO che hanno coinvolto modelli di motore simili e che hanno causato danni alle prese d'aria o alle cappottature dei motori e alle strutture della fusoliera, ed è specificatamente su questo aspetto che si stanno accentrando le indagini. L'accertamento di eventuali analogie o dettagli rilevanti tra il presente incidente e gli eventi precedenti è ancora oggetto di indagine.



Il finestrino della fila 11 dopo l'incidente

Il 737 di Malta Air aveva 18 anni di anzianità, era entrato in servizio nel Marzo 2008 quindi va esclusa categoricamente una eccessiva anzianità; dal momento che i record di manutenzione riferiti ai motori sono stati effettuati secondo tempi e regolamenti in vigore appare evidente che le indagini si accentreranno sulle caratteristiche di costruzione dei motori CFM56 per determinare se sarà necessario fissare tempi di controllo più ravvicinati rispetto a quanto attualmente prescritto.



Foto del motore destro incidentato

- (1) Rapporto Investigativo DCA26FA274 ; l'aereo era immatricolato 9H-QEU
- (2) La CFM International è una società congiunta tra Safran Aircraft Engines e la GE Aerospace.
- (3) Si tratta dell'incidente al volo Southwest occorso il 17 Aprile 2018 a un Boeing 737 in servizio fra NYC La Guardia e Dallas. Anche in questo caso l'incidente fu provocato dalla rottura di un motore CFM56; il II rapporto finale, pubblicato nel 2019, raccomandava che Boeing sviluppasse e installasse una struttura ridisegnata della copertura della ventola, a causa della vulnerabilità del fermo della copertura in caso di distacco di una pala della ventola. Il bollettino di servizio (SB) CFM 72-1033, era stato emesso proprio a seguito dell'incidente Southwest.

NL 51/26 (18 Agosto 2026)

Air-accidents.com

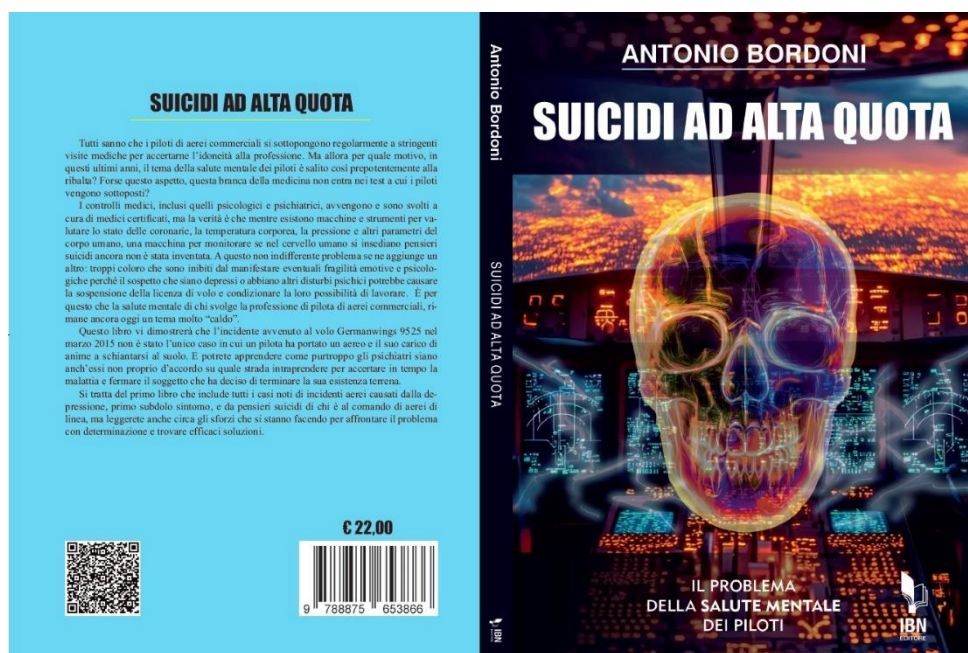
Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026

✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026
✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it



info@ibneditore.it