

PROBLEMI DI VERNICE PER L'AIRBUS 350

La Qatar Airways ha messo a terra 20 dei suoi 53 A350, attenendosi a quanto imposto dalla sua autorità nazionale dell'aviazione civile QCAA, Qatar Civil Aviation Authority. Oggetto del provvedimento sono screpolature, rigonfiamenti e danni esteriori "cosmetici" alla vernice con cui sono stati esteriorizzati gli aeromobili. Rispondendo alle domande loro poste da Reuters (1) la casa costruttrice Airbus ha precisato che non c'è alcun rischio per la sicurezza dell'A350 descrivendo il problema come meramente "estetico", aggiungendo che altre compagnie con lo stesso problema non hanno ritenuto necessario mettere a terra gli aeromobili in questione.

Il costruttore di aerei ha precisato che si tratta di alcuni problemi di "usura superficiale precoce" che in taluni casi avevano reso visibile un sub-strato di rete progettato per assorbire i fulmini; il problema è sotto studio e si sta lavorando per risolverlo.

Tuttavia c'è chi fa presente che oltre a Qatar Airways almeno un'altra compagnia aerea aveva già lamentato problemi alla copertura la quale aveva in alcuni casi sviluppato dei vuoti, lasciando la fusoliera in fibra di carbonio completamente esposta a possibili intemperie o altri danni.

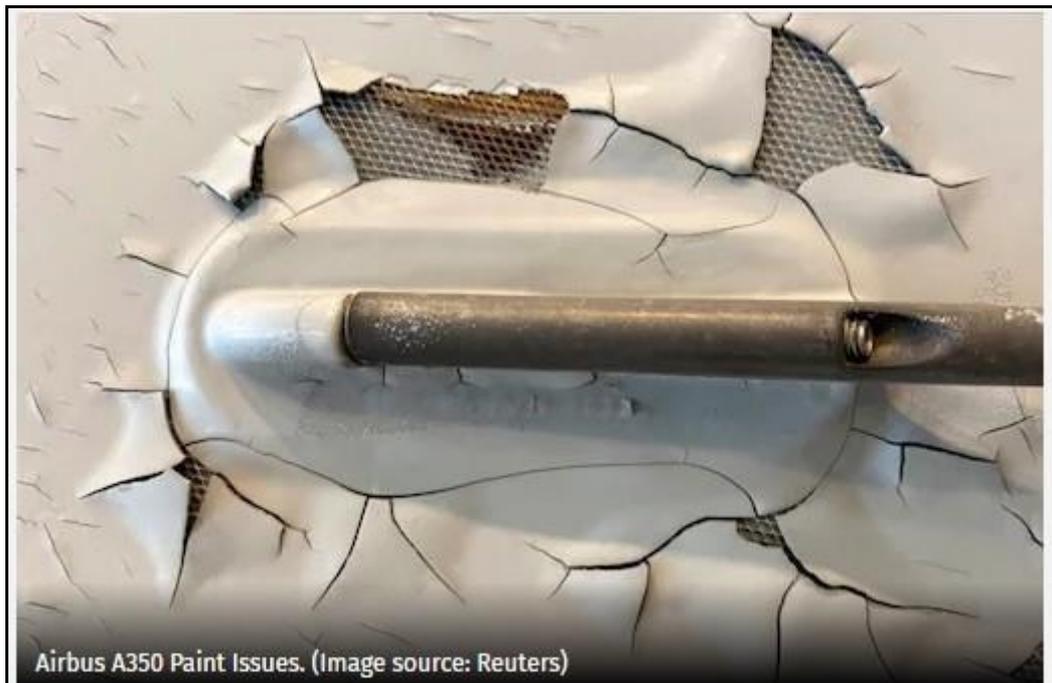


Immagine tratta da: <https://www.news18.com/news/auto/airbus-a350-paint-issues-goes-beyond-qatar-airways-as-more-airline-raise-complaints-4506464.html>

L'A350, entrato in servizio nel 2015, è stato progettato con un'ampia magliatura di protezione per resistere alle intemperie e fulmini; del modello sono stati costruiti oltre quattrocento esemplari ed esso è stato ordinato anche da ITA Airways i cui primi quattro esemplari (A350/900) dovrebbero entrare in flotta a partire da giugno 2022.

Secondo notizie circolate di recente (2) i velivoli che verranno consegnati ad ITA sono stati costruiti tra il 2019 ed il 2020 per Hainan Airlines, la quale non li avrebbe più presi in consegna a causa di problemi finanziari. I seriali di costruzione portano i numeri 285, 308, 323 e 338. Questi aerei hanno in effetti pochi cicli, meno di una ventina, e poco più di 20 ore di volo ognuno.

Il problema agli A350 di Qatar Airways potrebbero dipendere dal fatto che questa compagnia è soggetta a maggiori oscillazioni di temperatura rispetto ad altre, apparentemente riferendosi, per esempio, alle condizioni del deserto in Qatar? Sembrerebbe proprio di no dal momento che il problema era stato sollevato anche dal vettore finlandese Finnair che si era anch'esso lamentato dei problemi di verniciatura ben prima della messa a terra di Qatar Airways.

Preso atto del problema l'Airbus fin dallo scorso anno ha istituito una "task force multifunzionale", accentrando sullo studio di un nuovo materiale per la protezione dai fulmini da applicare ai futuri modelli di A350.

Airbus non è la sola ad avere problemi. Anche Boeing nel passato ha avuto problemi di vernice a causa di un fenomeno noto come *rivet rash*, o macchie di vernice mancante, sui suoi 787. Un portavoce della Boeing ha però precisato che esso è stato risolto.



Come mostra questo bollettino del 2003 della Boeing, il fenomeno noto come "rivet rash" è di vecchia data

Tuttavia, l'insolita messa a terra parziale da parte del Qatar arriva in un momento delicato per Airbus in perenne concorrenza con Boeing e mentre il vettore studia offerte da Boeing per sostituire una flotta di 34 velivoli cargo. (vedi comunicato a fondo newsletter)

Il vero problema sarebbe comunque quello di riuscire a far aderire la vernice su aeromobili costruiti con fibra di carbonio al posto del metallo.

Come è noto l'esteriorità con cui si presenta un aereo, gioca da sempre un ruolo importante di branding e di immagine nell'attuale era del jet, prova ne sia il dibattito sviluppatosi in Italia sul valore del logo di Alitalia, proiettando l'immagine delle compagnie aeree e della nazione che

rappresenta in tutto il mondo. Ma il passaggio ai nuovi jet il cui imperativo era quello di essere sempre più leggeri ha portato ad un problema. Quando 15 anni fa Airbus ha lanciato l'A350, ha scelto di seguire il nuovo 787 di Boeing nell'uso della fibra di carbonio invece del metallo. E' noto che i jet più leggeri consumano meno carburante, tuttavia essi sono più difficili da pitturare in modo da far aderire la vernice. I nuovi jet hanno anche bisogno di uno strato di rete metallica per dissipare i fulmini perché la fibra di carbonio non è conduttiva. Inoltre, a differenza del metallo, il carbonio non si espande e non si restringe al variare della temperatura. Eppure la vernice lo fa, con il risultato di "un tiro alla fune" tra l'aereo e la vernice che può causare il distacco della vernice nel tempo. I problemi riportati da Qatar Airways e da alcuni altri operatori di A350 suggeriscono che sia proprio ciò che sta accadendo, prima però del previsto. Comunque finché il problema rimane meramente "cosmetico" augurandoci che rimanga tale, la safety, sicurezza del volo, non dovrebbe venir compromessa.



Una parte del comunicato Qatar Airways, dai toni non certo concilianti, verso i problemi riscontrati ai velivoli Airbus 350. Il comunicato porta la data del 2 dicembre 2021.

- (1) <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/costly-airbus-paint-flaw-goes-wider-than-gulf-2021-11-29/>
- (2) La notizia è di fonte CAPA Centre for Aviation, ed è stata ripresa anche dal sito italiano <https://italiavola.com/2021/11/29/ita-airways-i-4-a350-900-sono-gli-ex-hainan-airlines-non-consegnati/>



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

•Aerotoxic Syndrome

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

•The Safe Airline

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

•Lost in the Sky

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	Otto marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile

NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21	Emergenza nel cielo afgano	19 agosto
NL48/21	Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto
NL49/21	Perdere pezzi al decollo	18 settembre
NL50/21	Un Near-Miss a Schiphol	23 settembre
NL51/21	L'incidente di Milano e l'Aviazione Generale	7 ottobre
NL52/21	Fatigue presente in due recenti incidenti	8 ottobre
NL53/21	La lunga vita dei DC9 Itavia	29 ottobre
NL54/21	Ennesimo incidente ad un Antonov 26	8 novembre
NL55/21	Un'altra scoperta su MH370	10 novembre
NL56/21	IL CASO DI "SINDROME AERO TOSSICA" PER UNA HOSTESS DI KLM	23 novembre
NL57/21	Localizzato il punto caduta di MH370?	2 dicembre