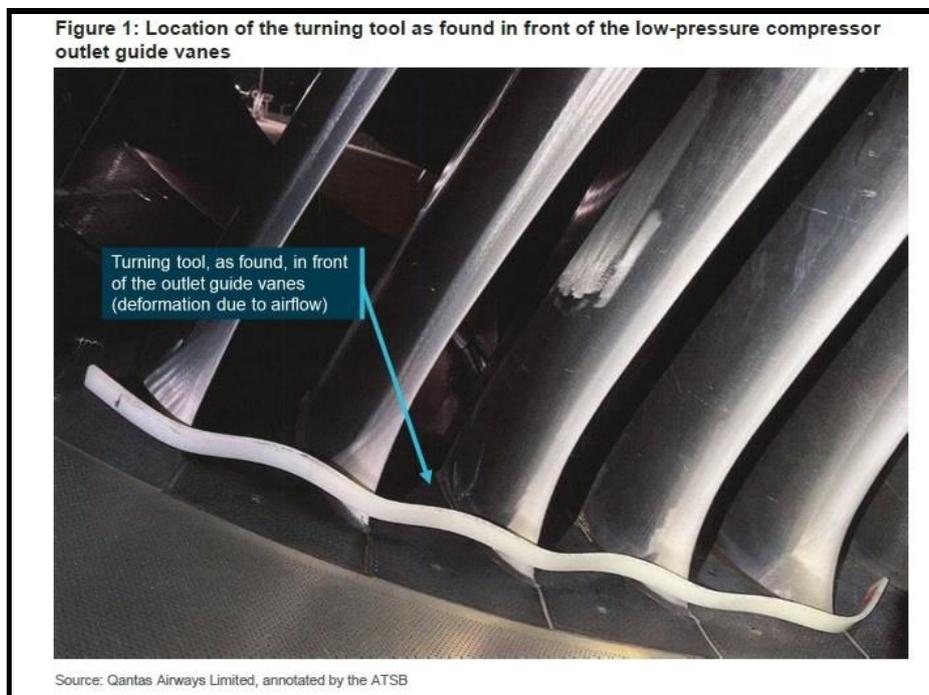


ATTREZZO MANUTENZIONE DIMENTICATO NEL MOTORE

L'agenzia investigativa australiana ATSB (Australian Transportation Safety Bureau) ha rilasciato il 14 novembre scorso il rapporto su un insolito e pericoloso evento occorso a un Airbus 380 della Qantas. (1)

Il 6 dicembre 2023, l'aeromobile in questione veniva sottoposto a un controllo di manutenzione programmata di 3 giorni presso l'aeroporto internazionale di Los Angeles, negli Stati Uniti. Il primo giorno del controllo, un attrezzo è stato inavvertitamente lasciato nella presa d'aria del motore fuoribordo sinistro. In effetti le indagini hanno appurato che il responsabile delle operazioni aveva inviato una e-mail all'ingegnere di servizio che stava certificando il certificato di riammissione in servizio per l'A380 ricordandogli che se l'utensile di tornitura non fosse stato ritrovato, avrebbe dovuto assicurarsi che venisse eseguita la procedura di smarrimento dell'utensile **prima della partenza dell'aeromobile**. L'ingegnere di servizio, sapendo che l'attrezzo mancava dal 6 dicembre e ritenendo che non potesse essere ancora nell'aeromobile, ha risposto all'e-mail avvertendo che l'aeromobile sarebbe partito alle 23.35. L'ingegnere in servizio non prendeva visione del rapporto sull'attrezzatura e proseguiva con la certificazione del *Certificate Release to Service* (CRS). L'Airbus decollava alla volta di Melbourne alle ore 23.36 del 8 novembre.

Il 1° gennaio 2024, l'aereo tornava alla struttura di manutenzione di LAX per un nuovo controllo di manutenzione programmata di 3 giorni, **ed è stato durante questa seconda tornata che veniva per caso scoperto l'utensile nel compressore di bassa pressione del motore fuoribordo sinistro, un Trent 972.** (2)



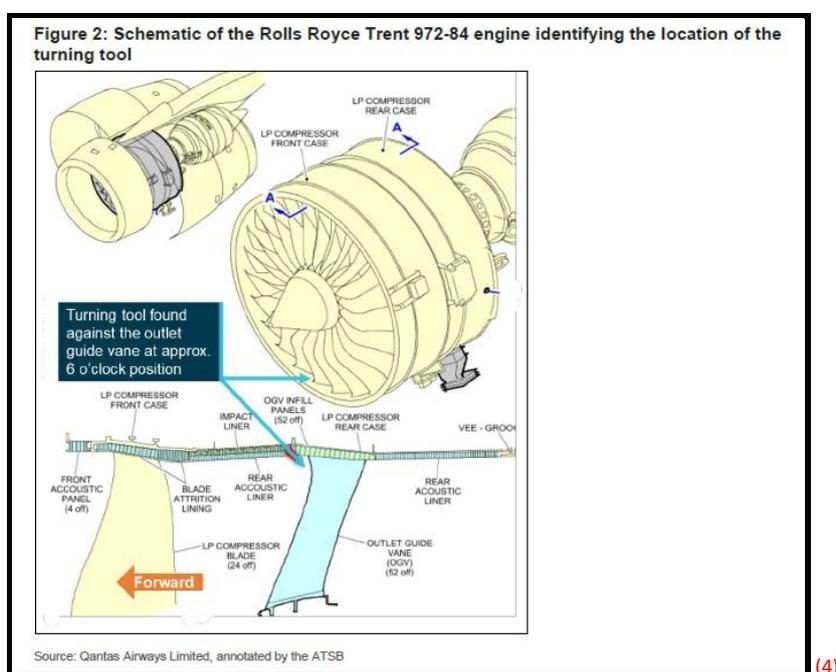
Nel frattempo l'aereo aveva effettuato 34 cicli di volo per un totale di 293,74 ore sempre con l'attrezzo nel motore fuoribordo sinistro. Il rapporto non specifica se gli equipaggi che si sono alternati ai comandi dei voli hanno riportato qualcosa di insolito nella gestione delle operazioni.

All'indomani della preoccupante scoperta, il 2 gennaio 2024, è stato immediatamente redatto un rapporto sull'incidente all'interno di Qantas Engineering per informare il personale sull'importanza di garantire che tutti gli utensili vengano restituiti e controllati dal personale del reparto-magazzino. Un'indagine interna di

Qantas Engineering veniva poi completata e il 4 marzo e il direttore esecutivo di Qantas Engineering ha emanato una direttiva di sicurezza interna richiedendo a tutti i dipendenti di Qantas Engineering di soddisfare i requisiti aziendali di controllo degli utensili senza eccezioni e senza ritardi.

Annota l'ATSB:

Durante il controllo di manutenzione, un utensile di nylon lungo 1,25 m è stato lasciato nel motore fuoribordo sinistro. L'aereo ha volato per 34 cicli, per un totale di 293,74 ore, con l'utensile nel motore prima di essere scoperto il 1° gennaio 2024. L'utensile di tornitura è stato utilizzato per l'ultima volta dal personale di ingegneria per controllare il compressore durante un'ispezione del borescope ed è stato trovato incastrato contro le palette di guida dell'uscita del compressore a bassa pressione e deformato dal flusso d'aria del motore. È probabile che l'utensile sia stato lasciato in questo punto poiché, se fosse stato lasciato davanti al compressore di bassa pressione, avrebbe probabilmente riportato maggiori danni a causa del passaggio attraverso le pale rotanti del compressore di bassa pressione durante il funzionamento del motore e sarebbe stato più visibile. all'AME 2 (Aircraft Maintenance Engineering) durante le ispezioni degli oggetti estranei. (3)



Il Rapporto completo (AO2024-006) è stato incluso nel nostro database sotto la sezione “Other investigation Reports”

- (1) Aeromobile coinvolto è un A380-842 immatricolato VH-OQI, c/n 55
- (2) Immagine tratta dalla pag. 5 del Rapporto AO2024-006
- (3) Pagina 8 del Rapporto ATSB
- (4) Immagine tratta dalla pag. 6 del Rapporto AO2024-006

NL 60/2024 16 novembre 2024

[Elenco Newsletter emesse nel 2024 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archive\)](#)

✓	NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓	NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓	NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓	NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓	NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓	NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓	NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓	NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓	NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓	NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓	NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓	NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓	NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓	NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓	NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓	NL 16/24	Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓	NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓	NL 18/24	La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓	NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓	NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓	NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓	NL 22/24	Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓	NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓	NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓	NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓	NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓	NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓	NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓	NL 29/24	Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓	NL 30/24	Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓	NL 31/24	Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓	NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓	NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓	NL 34/24	La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓	NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓	NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓	NL 37/24	Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓	NL 38/24	Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓	NL 39/24	ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓	NL 40/24	ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓	NL 41/24	Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓	NL 42/24	Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024
✓	NL 43/24	Asia a rischio per i pontefici	10 settembre 2024
✓	NL 44/24	Fumi tossici a bordo dell'A380	11 settembre 2024
✓	NL 45/24	Torniamo sulle batterie al litio	20 settembre 2024
✓	NL 46/24	Tre punti da ponderare su MH370	22 settembre 2024
✓	NL 47/24	Quello scontro sul cielo di Nettuno	29 settembre 2024
✓	NL 48/24	Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30 settembre 2024
✓	NL 49/24	La Porta del cockpit	03 ottobre 2024
✓	NL 50/24	Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04 ottobre 2024
✓	NL 51/24	Componenti non conformi per il Boeing 787	06 ottobre 2024
✓	NL 52/24	Altro capitano morto in volo	10 ottobre 2024
✓	NL 53/24	La localizzazione di velivoli incidentati	10 ottobre 2024
✓	NL 54/24	Bird strike sempre in agguato	18 ottobre 2024
✓	NL 55/24	Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18 ottobre 2024
✓	NL 56/24	L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20 ottobre 2024
✓	NL 57/24	Attuali criticità della sicurezza volo	27 ottobre 2024
✓	NL 58/24	Rischio catastrofe causa fumi tossici	28 ottobre 2024
✓	NL 59/24	Fuel Dumping nel Tirreno	11 novembre 2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
info@ibneditore.it

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