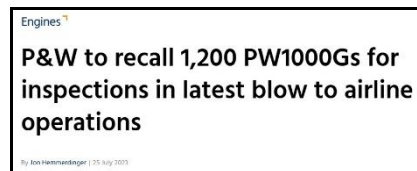


PROBLEMI AI MOTORI PRATT & WHITNEY

E' davvero incredibile come ad ogni problema della Boeing si è dato il massimo risalto mentre è passata decisamente sottotono la vicenda, non certo secondaria, dei problemi riscontrati ad un modello dei motori Pratt & Whitney montati sugli aeromobili Airbus. La Pratt & Whitney è un'industria aerospaziale statunitense specializzata nella progettazione, sviluppo e commercializzazione di motori aeronautici e turbine a gas per uso civile e militare, oltre a motori a razzo per la propulsione spaziale ed altri importanti settori.

La notizia sugli inconvenienti era stata denunciata nel luglio 2023 dal settimanale aeronautico FlightGlobal (1) e di essa, delle sue conseguenze poco o nulla abbiamo letto sui nostri media, malgrado la diffusione dei modelli di aerei interessati.



Il problema in oggetto non è affatto di poco conto soprattutto avendo presente la sicurezza del volo nonché il numero dei velivoli coinvolti, presenti nelle flotte di aerolinee dei cinque continenti. Nell'ultimo Annual Report pubblicato quest'anno (2) la Lufthansa ha fatto sapere che *"I potenziali difetti di materiale nei componenti della famiglia di motori PW1000G comportano che le parti interessate vengano ispezionate a breve termine per motivi di sicurezza. Una media di circa 20 aeromobili del Gruppo Lufthansa non saranno quindi disponibili per il servizio nel 2024. Gli aeromobili interessati sono i modelli A320neo e A321neo, oltre ad alcuni motori sostitutivi. In totale 64 aeromobili del Gruppo Lufthansa. L'intenzione è quella di mitigare gli effetti sulla capacità acquistando motori sostitutivi, estendendo la vita utile degli aeromobili esistenti e ulteriori contratti di wet lease. Il Gruppo è in trattative con il produttore del motore in questione per ottenere una compensazione per l'impatto finanziario."*

A sua volta anche Wizz Air ha dichiarato che *"Abbiamo anche dovuto affrontare un'interruzione della catena di approvvigionamento senza precedenti a causa delle ispezioni obbligatorie dei materiali dei motori che hanno interessato la nostra flotta di velivoli neo."* (3)

In un certo qual modo il problema si è rivelato un punto a favore di Ryanair la quale a sua volta aveva avuto problemi di ritardo nelle consegne dei Boeing 737. (4)



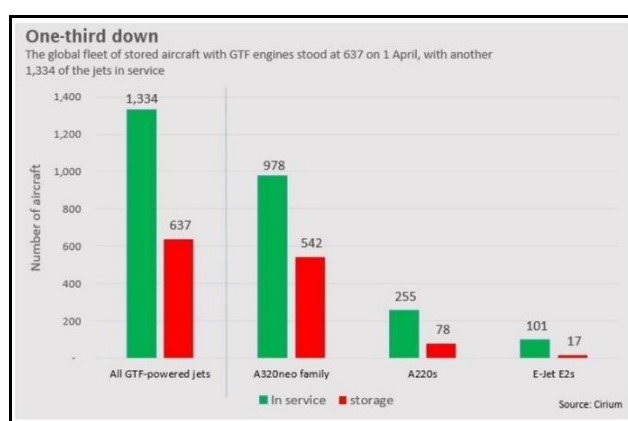
Intervenendo sull'argomento O'Leary aveva dichiarato che le tariffe aeree avrebbero subito un rialzo *"a causa dei problemi con i motori Pratt & Whitney degli aerei Airbus A320, che hanno costretto alcune compagnie aeree, tra cui Wizz Air e Lufthansa, a rimanere a terra; la capacità di trasporto a corto raggio dell'UE, che sta operando solo al 90% di quella pre-Covid, sarà limitata per tutta l'estate. La maggior parte dell'Europa è un mercato di A320 e Airbus. Se riuscissimo a ottenere tutte le 57 consegne di Boeing prima di*

giugno, faremmo soldi a palate per tutta l'estate, perché al momento gli aeroporti ci bussano alla porta, offrendoci incentivi". (4)

Il modello di motore in questione è il **PW1100G-JM (GTF)** che alimenta i jet della famiglia Airbus A320neo. I motori interessati sono stati prodotti tra ottobre 2015 e settembre 2021 ed è programmato che le revisioni si protrarranno fino al 2026. Il numero di unità potenzialmente interessate è salito a quasi 3.000 e riguarderà 600 velivoli.

Causa del problema le impurità presenti nel materiale di base dei dischi degli stadi 1 e 2 delle turbine ad alta pressione (HPT). Impurità metalliche che potrebbero portare a cricche premature, potenziali causa di guasti ai dischi. Da qui la necessità di rimozione e ispezioni fuori programma.

Secondo quanto pubblicato da Cirium (5) al 1° aprile di quest'anno erano in deposito, ovvero non operativi, 637 jet con motori GTF - il 32% della flotta totale. Il resto dei 1.334 aerei con motore PW1000G rimaneva in servizio attivo.



Decisamente il 2024 non è stato un anno "normale" per le due maggiori case di produzione velivoli. E' iniziato con la rottura del vano uscita-sicurezza del 737 Max (6) che ha messo in subbuglio la produzione della Boeing. Poi, a settembre, la Boeing ha dovuto sospendere la produzione quando i suoi operai hanno scioperato. Nel frattempo, i problemi di lunga data e persistenti della catena di fornitura hanno costretto Airbus a ridurre ulteriormente il suo obiettivo di produzione per il 2024.

- (1) <https://www.flightglobal.com/engines/pandw-to-recall-1200-pw1000gs-for-inspections-in-latest-blow-to-airline-operations/154269.article>
- (2) Lufthansa Annual Report 2023, Pag.028
- (3) Wizz Air Pag. 2 del Press Release riguardante il bilancio chiuso al 31 marzo 2024.
- (4) <https://www.theguardian.com/business/2024/feb/26/ryanair-aircraft-problems-could-push-summer-fares-up-boeing>
- (5) Va precisato che Cirium non specifica che i jet sono bloccati a causa del problema di produzione del metallo in polvere. Viene semplicemente detto che essi risultano "Parcheggiati - problema tecnico", ma non fornisce nulla di più specifico, il che significa che alcuni velivoli sono probabilmente fermi per altri motivi.
- (6) Incidente avvenuto il 5 gennaio 2024, a un 737 MAX di Alaska Airlines. Vedi ns. Newsletter 04/24.

NL 61/2024 24 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
✓	NL 60/24	Attrezzo manutenzione dimenticato nel motore	16 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