

COMPONENTI NON CONFORMI PER IL BOEING 787

In questi ultimi tempi a fronte dei numerosi casi di turbolenze in volo più volte ci è stata rivolta la domanda se la struttura dell'aereo è abbastanza solida da resistere alle forti sollecitazioni causate appunto dalle correnti in quota. La nostra risposta ha sempre ricordato che oggigiorno, grazie all'adozione di nuovi materiali compositi, la composizione della struttura dei velivoli non è più rigida come lo era negli aerei del passato, bensì molto più flessibile grazie appunto ai nuovi materiali di cui si fa uso, fatto questo che rende assai improbabile che accada quello che in gergo prende il nome di *in-flight breakup*.

Apprendere quindi che la Procura di Brindisi ha concluso una indagine riguardante la fornitura di componenti non conformi agli standard per il B787 con l'accusa rivolta a sette personaggi per attentato alla sicurezza dei trasporti (1) fa sinceramente preoccupare. Le società coinvolte hanno fornito componenti realizzati con materiali diversi da quelli previsti, con il risultato di aver creato elementi a bassa resistenza statica e a bassa resistenza allo stress. In merito non è certo confortante apprendere che a seguito delle indagini alla Boeing hanno avviato controlli sui modelli già in servizio, in quanto una tale precisazione sembrerebbe indicare che fra la uscita dei componenti dalla fabbrica incriminata e la predisposizione in servizio dei componenti stessi sia assente un "controllo qualità" intermedio.

**Componenti di Boeing non sicure
Indagate sette persone a Brindisi**
Parti di aereo realizzate con materiali non conformi. È intervenuta anche l'Fbi

Il titolo del quotidiano "La Verità" del 6 Ottobre 2024

In una nostra precedente newsletter datata 23 febbraio 2024 (2) parlando del problema delle *bogus parts* precisavamo che con questo termine si intendono parti sospette e/o contraffatte.

Le "parti contraffatte" sono quelle non prodotte dal produttore da cui dichiarano di provenire. Di solito sono realizzate con materiali inferiori attraverso processi inadeguati e non testati, progettati solo per avere una stretta somiglianza con le parti originali. Nel caso di Brindisi siamo in presenza di parti realizzate con materiali non conformi le quali però -è **questo un assolutamente inedito precedente**- escono da una fabbrica legalmente autorizzata a produrre quella parte. Ora sia ben chiaro che a seguito di imprevisti può accadere che un prodotto esca non conforme allo standard richiesto ma ciò dovrebbe derivare da un fallo del sistema di produzione e non da azione provocata consapevolmente.

Lasciare poi che questa parte non conforme venga montata su un velivolo con tutti i rischi che ne conseguono è qualcosa di davvero inimmaginabile.

L’FBI che più volte si è occupata del mercato clandestino delle bogus parts classifica quattro schemi di frode che coinvolgono parti di aeromobili invalide:

- 1) Apposizione dell'etichetta gialla FAA di aeronavigabilità, che certifica che il pezzo è stato ricostruito o revisionato, su un pezzo usato su cui non è stato fatto alcun lavoro.
- 2) Realizzazione di parti basate sulle specifiche del produttore ma con materiali inferiori, in modo che assomiglino all'articolo originale senza essere conformi alle specifiche di volo o essere state testate.
- 3) Acquistare, e poi rivendere, parti in eccesso di produzione dai produttori di componenti che riforniscono i principali costruttori di aeromobili. Questi pezzi possono essere idonei al volo, ma possono essere scarti di fabbrica.
- 4) Ottenere parti usate, usurate o danneggiate al punto da non poter essere riparate e tuttavia venderle come ricondizionate.

Quanto accaduto a Brindisi rientra nella fattispecie numero due.

Proprio per far fronte al diffuso e illegale fenomeno, negli Stati Uniti il presidente della Commissione Trasporti e Infrastrutture della Camera, Peter DeFazio, ha presentato a gennaio del 2022 il *Safe Aircraft Maintenance Standards Act*, (2) che prevede ispezioni senza preavviso da parte della FAA nei centri di riparazione esteri, qualifiche minime per i meccanici e altri operatori che lavorano su aeromobili registrati negli Stati Uniti presso centri di riparazione esteri, raccolta e analisi dei dati e una moratoria condizionale sulla certificazione FAA di nuovi centri di riparazione esteri, oltre ad altre riforme essenziali per la sicurezza del volo. Sul tema è intervenuto anche il presidente dell'AMFA (Aircraft Mechanics Fraternal Association) dichiarando: *“Poiché le compagnie aeree cercano di effettuare un maggior numero di interventi di manutenzione degli aeromobili al di fuori degli Stati Uniti, questa legislazione bipartisan rappresenta un enorme passo avanti per garantire che il pubblico che vola possa viaggiare in sicurezza, livellando al contempo le condizioni di concorrenza per i lavoratori statunitensi e le aziende che li impiegano”*.

Come si evince la maggior parte dei provvedimenti presi dalle autorità riguardano la consuetudine che hanno molte compagnie aeree di far effettuare la manutenzione (per ovvi motivi di risparmio) all'estero, ma sinceramente non si sarebbe mai pensato di dover intervenire sulla fabbrica stessa scelta dal produttore dell'aeromobile per la costruzione di parti del velivolo. E' una novità che non fa certo onore all'Italia.

- (1) Oltre che di attentato alla sicurezza dei trasporti, vi è anche l'accusa di inquinamento ambientale e frode in commercio.
- (2) “Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato”, NL 10/2024
- (3) <https://www.prnewswire.com/news-releases/the-safe-aircraft-maintenance-standards-act-is-essential-reform-301514755.html> ; 31 marzo 2022, “The safe aircraft Maintenance Standards Act is essential reform”

NL 51/2024 06 ottobre 2024

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ 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



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 È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it