

L'INCIDENTE DELLA SRIWIJAYA AIR

Localizzati i registratori di bordo del Boeing 737-500 in servizio fra Makassar e Jakarta, sapremo presto le reali cause della sciagura aerea avvenuta il 9 gennaio scorso costata la vita a 62 persone (56+6). Fra le tante ipotesi nel frattempo formulate è stata avanzata anche quella relativa alla possibilità che il velivolo incidentato, anche se in regola con le certificazioni di rito, possa essere stato parcheggiato a lungo inattivo, causa covid ovvero riduzione voli, e alla ripresa del servizio possa aver presentato qualche "problema" dovuta alla prolungata inattività.

In merito a tale possibilità, fra tutti gli incidenti che rientrano sotto questa categoria, tristemente famoso è rimasto nell'ambiente quello avvenuto il 6 febbraio 1996 a un Boeing 757 della compagnia Birgenair in volo fra Puerto Plata e Francoforte che provocò la morte di tutti i 189 occupanti a bordo. (1)

Durante il decollo, avvenuto di notte, il capitano si accorse che il suo indicatore di velocità (ASI) non funzionava correttamente, ma decise di proseguire comunque il decollo in quanto lo strumento del co-pilota sembrava funzionante. Durante la salita, alla quota di 4.700 piedi, l'ASI del capitano indicava una velocità di 340 nodi, con relativo intervento del pilota automatico che riceveva i dati dall'ASI del capitano. Ciò provocò una riduzione della potenza dei motori che pose l'aereo in assetto di nose-up (muso sollevato) per diminuire la velocità. Insomma l'equipaggio riceveva misure contrastanti che non permettevano di capire esattamente il problema. L'aereo precipitò cinque minuti dopo il decollo nel Mar dei Caraibi.

Le successive indagini appurarono comunque che in realtà l'aereo viaggiava a 220 nodi. Gli investigatori conclusero che uno dei tre tubi di Pitot, gli strumenti utilizzati per misurare la velocità, era ostruito. Anche se nessun tubo di Pitot venne recuperato dall'oceano, gli investigatori avanzarono l'ipotesi che qualche insetto potesse aver costruito il nido dentro il tubo di Pitot. Il principale sospettato era una vespa chiamata *vespa muratore*, ben conosciuta da piloti in volo nella Repubblica Dominicana e aree tropicali. **Il velivolo era rimasto fermo nei 25 giorni precedenti l'incidente, e i tubi di Pitot non erano stati coperti, rendendo possibile alle vespe di costruirvi il loro nido.**

Sulla "Vespa muratore":

Il nido di fango è composto da una serie di celle, a volte di forma cilindrica, che formano una struttura resistente che può raggiungere quasi le dimensioni di un pugno. Dopo la costruzione di una cella, la femmina cattura dei ragni e pungendoli li paralizza con il suo veleno per poi inserirli nel nido, dopodiché deposita un unico uovo e sigilla la cella con il fango. Dopo aver terminato una serie di celle, se ne va e lascia che la larva cresca e si nutra autonomamente dei ragni fino a poter uscire. Di solito un nido può contenere dalle 3 alle 5 larve mentre i ragni per sfamare i piccoli superano la decina. (2)



Ricordato questo incredibile incidente, dobbiamo comunque annotare come dal punto di vista statistico la sicurezza del volo in Indonesia presenti notevoli criticità. Il nostro sito www.air-accidents.com sotto la sezione statistiche mostra la safety di ogni nazione comparando il numero incidenti avvenuti negli ultimi cinque anni con il fattore TKP ovvero la produzione che in ogni Paese le aviazioni civili hanno generato svolgendo servizi regolari, charter e cargo. Ebbene l'Indonesia risulta avere un rapporto di **un incidente ogni 16.843 TKP** prodotte (3). Se questo dato sembra non dirvi nulla basterà metterlo a confronto con quello di altri Paesi. Ad esempio negli Usa, sempre negli ultimi 5 anni, il rapporto è di **1 incidente ogni 81.974 TKP**, mentre vi sono paesi più virtuosi i quali addirittura mostrano **zero incidenti** pur avendo prodotto un alto numero di TKP, citiamo ad esempio:

Regno Unito	zero incidenti su 172.420 TKP
Germania	157.896 TKP
Francia	116.495 TKP
Svizzera	99.447 TKP

La lista completa di tutti le nazioni aderenti all'ICAO con relativa statistica fra TKP prodotte e numero incidenti è reperibile sul nostro sito sotto la sezione "Statistiche".

- (1) La matricola del velivolo impegnato nel volo 301 era TC-GEN (c/n 22206). La compagnia era turca ed espletava il collegamento per conto tramite del tour operator Öger Tours, una società partecipata al 10% dalla stessa Birgenair.
- (2) Immagine e testo tratti da https://it.wikipedia.org/wiki/Sceliphron_caementarium
- (3) Il dato sull'Indonesia scaturisce dal rapporto fra 50.531 milioni di TKP prodotte nel quinquennio 2016:2020 e tre incidenti avvenuti nel periodo in esame: 31/10/2016 Trigana Air Service; 12/4/2017 Spirit Avia Sentosa; 29/10/2018 Lion Air. Rapportando i tre incidenti a 50.531, si ottiene il risultato di 1 incidente ogni 16.843 TKP. Tutti i dati sulle TKP da noi citati debbono essere letti come milioni.

www.air-accidents.com