

## UNA APE NEL TUBO PITOT POTEVA PROVOCARE UNA TRAGEDIA

9 febbraio 2022. Un Boeing 737-700 della TAAG Angola Airlines, immatricolato D2-TBJ che effettuava il volo DT-582 da Maputo (Mozambico) a Luanda (Angola), stava procedendo all'accelerazione per il decollo dalla pista 05 di Maputo quando l'equipaggio decideva (saggiamente) di abortire il decollo a circa 80 KIAS a causa di un disaccordo sulla velocità dell'aria tra gli strumenti del capitano e del primo ufficiale. L'aereo ha rallentato in sicurezza ed è tornato al piazzale.

Sapete cosa i responsabili della manutenzione hanno scoperto? In uno dei tubi di pitot, è stata trovata un'ape. I passeggeri sono sbarcati e sono stati portati in un hotel. L'aereo è stato consegnato alla manutenzione per riportarlo in condizioni idonee al volo ed è stato poi rimesso in servizio.

Il D2-TBJ è ripartito il giorno seguente dopo aver trascorso circa 28 ore a terra.

A questo punto a non pochi sarà tornato in mente quanto accaduto il 6 febbraio 1996 al volo della Birgenair ALW301 che ebbe la sfortuna però di essere operato in ore notturne: 189 morti. (1)

Quella notte il Boeing 757 (2) aveva iniziato il decollo alle 03:42:11 circa. Quando il primo ufficiale fece la chiamata standard "80 nodi", il capitano rispose che il suo indicatore di velocità non funzionava. Il primo ufficiale confermava che il suo indicatore era normale. Il capitano chiese al primo ufficiale di leggere le diverse velocità per continuare il decollo. Il decollo in questione continuò normalmente e alle 03:42:27 il capitano annunciò che il suo indicatore di velocità all'aria ora cominciava a funzionare. A questo punto, l'aereo aveva raggiunto un'altitudine di 576 piedi e una velocità al suolo (GS) di 121 nodi. Alle 03:44:07 ad una altitudine di 3.500 piedi e una velocità al suolo di 273 nodi, il capitano ordinava di collegare l'autopilota centrale. In quel momento, apparve la conferma dell'autothrottle, e risultavano collegati il VNAV e il LNAV. Alle 03:44:28, il capitano però avvertiva che stava accadendo qualcosa di anormale, ripetendo di nuovo la frase 15 secondi dopo. Alle 03:47:03 ad un'altitudine di 3.520 piedi a velocità zero al suolo, con un assetto di - 53.3 gradi che diminuisce a - 80.0 gradi, e con un angolo di bank di -99.8 gradi, la potenza continuava ad essere asimmetrica (3). Alle 03:47:09 il GPWS (Ground Proximity Warning System) ha iniziato a suonare, "WHOOOP, WHOOOP, PULL UP"; in quel momento l'aereo si trovava ad un'altitudine di 2.368 piedi, con un'inclinazione di 17,6 gradi e un angolo di bank di 9,0 gradi.

Appena due secondi dopo il Boeing 757 impattava con l'Oceano Atlantico a 14 NM a nord-est di Puerto Plata, con un'inclinazione di 34.3 gradi e un angolo di bank di - 34,6 gradi; tutti gli occupanti sono morti e l'impatto ha portato alla completa distruzione del velivolo.

Le successive analisi e indagini appurarono che durante la fase di salita iniziale del velivolo gli strumenti avevano iniziato a presentare informazioni imprecise a causa di un'ostruzione del tubo pitot superiore sinistro. Anche se ufficialmente la ragione esatta dell'ostruzione del tubo di pitot

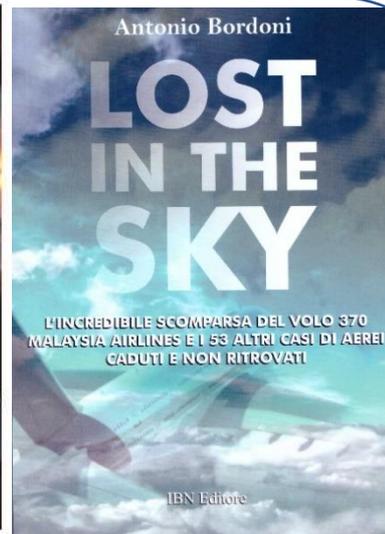
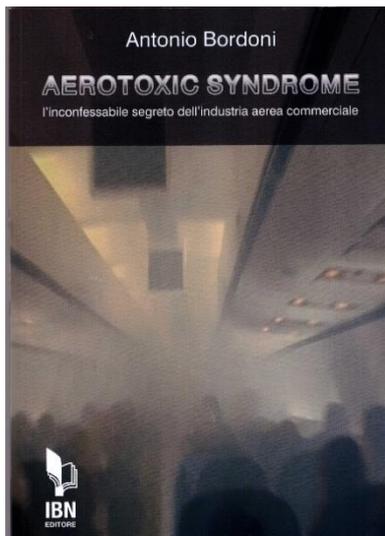
non fu mai determinata, tuttavia, le autorità dell'inchiesta conclusero che la probabile fonte di ostruzione nel sistema pitot era fango e/o detriti di un piccolo insetto (ben noto in ambiente tropicale) che si era introdotto nel tubo di pitot durante il periodo in cui l'aereo era stato a terra a Plata.

Nonostante il fatto che il Boeing 757 fosse rimasto a terra per ben 20 giorni prima dell'incidente, l'aereo era stato restituito al servizio senza una verifica del sistema statico pitot come raccomandato dalle procedure di manutenzione del produttore. Se questa ispezione fosse stata completata come previsto prima del ritorno in servizio, il tubo di pitot bloccato sarebbe stato individuato e rimesso in condizioni idonee prima del volo.

Tornando all'incidente della Angola Airlines, a investigazione completata di certo verrà appurato che più che trattarsi di "una ape" si trattava di un qualcosa di più concreto come ad esempio un inizio di costruzione di nido o di celle. Comunque molto opportuna è stata la decisione dell'equipaggio di abortire il decollo.

- (1) Il rapporto investigativo finale su questo incidente è reperibile nel nostro sito
- (2) TC-GEN (c/n 22206)
- (3) I valori che vengono indicati nel rapporto erano: (EPR L= 1.089 R=1.626)

**NL 04/2022 ; 14 febbraio 2022**



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

[info@ibneditore.it](mailto: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. suicidio-omicidio.

•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

*Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)*

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)