

AIRASIA VOLO 8501 : SAR (Search & Rescue) ANCORA CARENTE

AirAsia Indonesia, volo 8501, incidentato il 28 dicembre scorso, non veniva svolto da un vettore della Malesia bensì indonesiano. E' questo un primo chiarimento da farsi a seguito di inesatte informazioni riportate dagli organi di stampa. Il vettore è un associato (controllato al 49%) della compagnia della Malesia AirAsia Berhad, e seguendo il ragionamento dei nostri organi di informazione si dovrebbe allora asserire che un evento che occorresse ad un aereo Alitalia (controllata al 49% da Ethiad) si riferisce ad un aereo appartenente alla compagnia degli Emirati Arabi. A ulteriore riprova di questa precisazione si dia uno sguardo all'ultima blacklist emessa dalla UE la quale precisa che tutte le compagnie indonesiane sono incluse nel divieto tranne la Garuda, AirFast, Mandala, Ekspres e appunto la Indonesia AirAsia. Quest'ultima era stata inclusa nel luglio del 2007 ma ne era uscita nel luglio 2010. *"With this update the Commission has also recognised the improvements in the oversight exercised by the competent authorities of Indonesia. These improvements allowed the Air Safety Committee to support the removal from the list of two Indonesian air carriers: Metro Batavia and Indonesia Air Asia."* Così precisava la nota accompagnatoria alla black list del Luglio 2010.

La nazione indonesiana è una delle più critiche nella nostra lista annuale TKP vs. numero incidenti mortali occorsi, con un rateo di un incidente ogni 7.6 milioni di TKP effettuate. A tale basso risultato si perviene comparando i 38.139 milioni di tonn-km prodotte dai vettori indonesiani negli ultimi 5 anni (2010:2014) verso numero cinque eventi mortali occorsi a vettori appartenenti alla bandiera indonesiana.

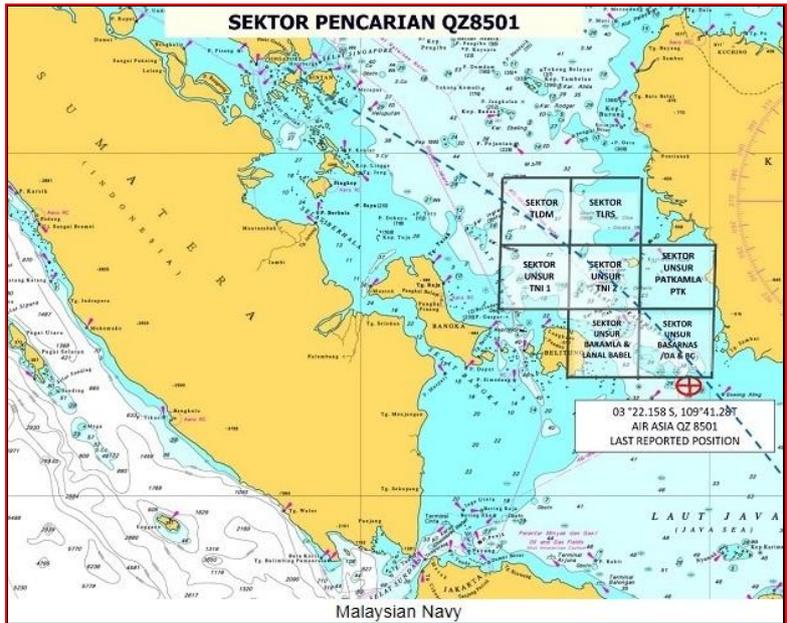
Query Time Range · From 01/01/2010 To 31/12/2014 · Airline Country: Indonesia													
N°	Date	Aircraft	Airline	CO	Location	Area	Phase	O.B.	O.G.	REG	C.N.	CAT	Remarks
1	12/02/2011	C212	Sabang Merauke Air Charter	PK	Bintan Island, Indonesia	SEA	En Route	5	0	PK-ZAI	120-18N	OTH	TEST
2	07/05/2011	XY7	Merpati Nusantara	PK	Kaimana Airport, Indonesia	SEA	Approach	25	0	PK-MZK	603	SCH	-
3	09/09/2011	Cessna 208B	Susi Air	PK	Tangma, Irian Jaya, Indonesia	SEA	En Route	2	0	PK-VVE	1287	CGD	-
4	29/09/2011	C212	Nusantara Buana Air	PK	Bohorok, Sumatra [Indonesia]	SEA	En Route	18	0	PK-TLF	88N-283	SCH	-
5	23/11/2011	Cessna 208B	Susi Air	PK	Sugapa Airport, Indonesia	SEA	Approach	1	0	PK-WG	1308	CGD	-
6	08/04/2012	DHC6	Trigana Air Service	PK	Mulia Airport, Indonesia	SEA	Parking	1	0	PK-YRF	462	SCH	HOS
7	28/12/2014	A320	AirAsia Indonesia	PK	Java Sea	SEA	En Route	162	0	PK-AXC	3648	SCH	-

Query Time Range · From 01/01/2010 To 31/12/2014 · Total Fatalities: On Board 214 · On Ground 0

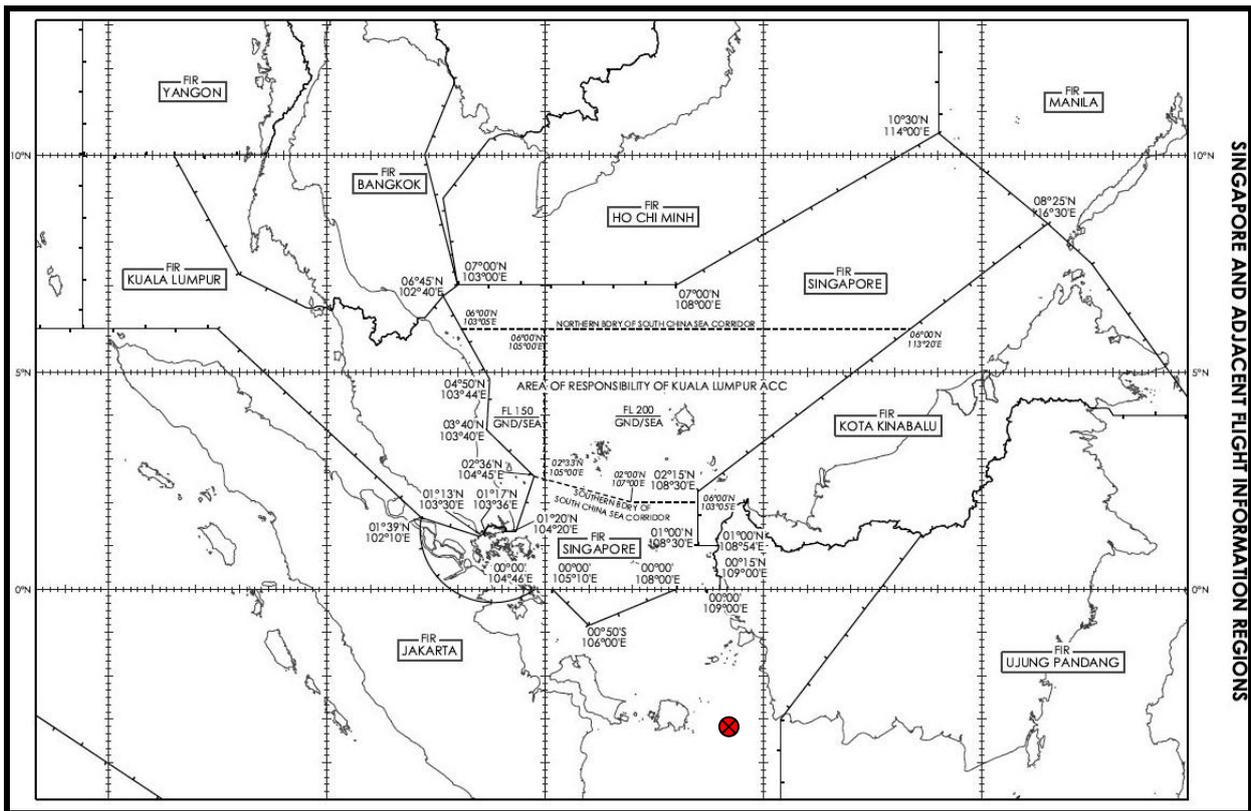
La tabella che pubblichiamo comprende gli incidenti mortali avvenuti nel quinquennio 2010/2014 a vettori indonesiani e come si può vedere, essa mostra tre incidenti a servizi regolari di linea e due a servizi cargo.

Venendo nello specifico al volo 8501 in servizio da Surabaya a Singapore quello che finora si può dire è che esso si trovava all'interno della FIR di Jakarta e mancavano ancora 200 miglia da percorrere per entrare nell'area di controllo di Singapore. Sottolineiamo questo dettaglio in quanto la scomparsa di MH370 era avvenuta proprio sul punto di "consegna" del controllo da Kuala Lumpur ad Hanoi, mentre in questo caso la cessazione dei contatti è avvenuta nell'ambito della stessa regione informazione volo. L'area in questione è sotto completo controllo radar e pertanto non vi dovrebbero essere grossi ritardi nella localizzazione del punto di caduta del velivolo immatricolato PK-AXC, uno dei trenta Airbus 320 che compongono la flotta di vettore indonesiano. Per la cronaca MH370 aveva interrotto i contatti 41 minuti dopo il decollo, nel caso di QZ8501 l'ultimo contatto radar è avvenuto 43 minuti dal decollo.

L'ultimo punto noto era su coordinate 3°22 Sud, 109°41 Est e in base a tale *fix* l'area di ricerca è stata suddivisa nei sette quadrati riportati nell'allegata cartina rilasciata dalla marina della Malesia.



Trasponendo il punto di ultimo contatto nell'ambito delle carte che mostrano le Aree Informazioni Volo (FIR) della zona, si può osservare come l'are di scomparsa non fosse affatto "isolata":



I primi rottami dell'A320 sono stati individuati al terzo giorno di ricerche, nel pomeriggio del 30 dicembre, nello stretto di Karimata a sud-ovest di Pangkalanbun nel mar di Java quindi nell'area di interruzione del contatto, tuttavia anche questo incidente ha confermato la vulnerabilità del sistema aviazione nell'ambito del settore SAR, ovvero la individuazione dei rottami ed eventuali superstiti nell'immediatezza dell'evento

catastrofico quando in teoria qualcuno degli occupanti del velivolo potrebbe essere ancora in vita e necessitare di immediata assistenza.



E' questo un punto dolente venuto alla ribalta nel caso di MH370, così come pure in AF447 del giugno 2009, ed ora riconfermato nell'incidente del volo AirAsia. E se per MH370 si poteva vantare l'attenuante della deliberata scomparsa del velivolo e cioè l'averlo voluto portare in una area di difficile individuazione fuori degli spazi controllati, nel caso di AirAsia 8501 l'aereo è scomparso durante il volo in una aerovia controllata (M635) sotto il pieno controllo radar, ma duole annotare che anche in questo ennesimo incidente la localizzazione del punto di impatto è giunta in ritardo. E se è vero quel che ci dicono gli esperti che in caso di incidenti in mare il miglior sensore rimane l'occhio umano, allora sarà veramente il caso di considerare il potenziamento dei localizzatori di emergenza dei quali fra l'altro nell'immediatezza della sciagura di AirAsia nessuno ha parlato, quasi che su di essi non si potesse affatto contare.