

## DECOLLO INTERROTTO CAUSA APE

E' accaduto in Austria pochi giorni fa. Ma prima di informarvi su quest'ultimo evento vorremmo ricordare alcuni eloquenti precedenti.

C'è poco da scherzare con le ostruzioni che possono avvenire sui tubi pitot.

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 in 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 tornava al piazzale soste. Sapete cosa i responsabili della manutenzione hanno scoperto? In uno dei tubi di pitot, era stata trovata un'ape.

E come non ricordare quanto accaduto il 6 febbraio 1996 al volo della Birgenair ALW301 che ebbe la sfortuna però di essere operato in ore notturne e che provocò la morte di tutti i 189 occupanti a bordo? Il volo operava sulla tratta da Puerto Plata (Rep. Dominicana) a Francoforte.

Le 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. 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 rimasto a terra a Plata. (1)

Ed ora veniamo a più recenti fatti. 12 aprile 2026: Un Embraer ERJ-195 dell'Austrian Airlines, con registrazione OE-LWL, in servizio sul volo OS-106 da Innsbruck a Vienna con 102 passeggeri e 5 membri dell'equipaggio a bordo, stava accelerando per il decollo quando l'equipaggio ha interrotto la manovra a circa 80 nodi a causa di una discrepanza nella velocità indicata. L'aereo ha rallentato ed è tornato al terminal. La compagnia aerea ha comunicato che l'equipaggio aveva riscontrato una velocità non affidabile e aveva interrotto il decollo. La causa, un'ape che ostruiva una delle sonde di Pitot.

I passeggeri sono stati trasferiti a Vienna con un altro aereo un Airbus A321-200, che è giunto infine a Vienna con un ritardo di circa 4 ore e mezza.

Ricordiamo che la sonda Pitot è un dispositivo esterno a forma di L, tipicamente installato in un'area esposta al flusso d'aria e riscaldato elettricamente per prevenire la formazione di ghiaccio. Fa parte del sistema che invia dati fondamentali alla cabina di pilotaggio, come velocità, altitudine e velocità verticale.



La lezione è sempre la stessa: non dimenticarsi di coprire i tubi di pitot specialmente se la sosta si prolunga.

In questa rapida carrellata qualcuno potrebbe pensare che abbiamo dimenticato di citare la sciagura di AF447 (2) anch'essa dovuta ad una ostruzione delle sonde, ma lo abbiamo fatto in quanto in quel caso l'incidente non fu causato da un'ape ma da formazione di ghiaccio.

- (1) Questi due incidenti sono stati da noi commentati nella NL 04/22 del 14 Febbraio 2022 <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-04-2022.pdf>
- (2) AF 447 era un volo da Rio de Janeiro a Parigi CDG svolto da un A330 (F-GZCP) che nella notte del 1° giugno 2009 precipitò nell'Atlantico centrale provocando la morte di tutti i 228 occupanti a bordo.

NL 17/26 (18 Aprile 2026)

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

*Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)*

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026

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](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

*E' uscito:*



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola Iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nei libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.