

## L'incidente di Tripoli

Scritto da Pietro Pallini

---

“Si ignorano ancora le cause dell'incidente...”, così si apre, con la faccia costernata dell'ineffabile Francesco Giorgino, il TG1 delle 20 del 12 maggio. C'è un tono a metà tra l'addolorato e lo scandalizzato nelle parole del conduttore, tono che lascia presagire chissà quali intrighi e misteri.

Sono trascorse poco più di 12 ore dall'evento, e forse qualcuno dovrebbe spiegare a Giorgino (e ai giornalisti in generale) che l'accertamento della “verità” su un incidente aereo è cosa che di solito impegna per diversi mesi intere squadre di professionisti dell'investigazione aerea.

Tanto è vero che il BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation civile), ha disposto l'invio in Libia di due suoi investigatori, accompagnati da ben cinque specialisti di Airbus: l'aereo coinvolto nell'incidente di questa mattina, è infatti un Airbus 330-200. Sarà loro compito supportare adeguatamente la Libya's Civil Aviation Authority nello svolgimento dell'inchiesta.

In breve i fatti.

Sono le 06:10 (ora locale) del mattino quando il volo Afriqiyah 771, da Johannesburg a Tripoli, si schianta al suolo a 900 metri dalla testata della pista 09 dell'aeroporto di destinazione: delle 104 persone a bordo (93 passeggeri + 11 membri di equipaggio) sopravvive solo un ragazzo olandese di 10 anni.

L'aereo precipitato era praticamente nuovo, consegnato nel settembre scorso, con solo 1900 ore di volo e 420 tratte, e faceva parte di una flotta composta da altri due A330, un vecchio A300, tre A319, tre A320 e un A340.

Stando alle notizie finora pervenute, pare che l'aereo stesse effettuando un avvicinamento per la pista 09. La pista in questione non dispone di avvicinamento [ILS](#), e quindi i piloti hanno presumibilmente (e sottolineo presumibilmente) condotto un avvicinamento con l'ausilio del VOR; questo tipo di procedura fornisce solo un'indicazione di direzione, e non è disponibile un “sentiero di planata” che indichi ai piloti anche la giusta inclinazione della traiettoria di atterraggio.

## L'incidente di Tripoli

Scritto da Pietro Pallini

---

Inoltre, sull'aeroporto di Tripoli è attivo un [NOTAM](#) che riporta una interferenza sui segnali del VOR causata dalle attrezzature messe in opera per i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali: "VOR SHOULD BE USED WITH CAUTION ", i segnali del VOR dovrebbero essere usati con cautela. E' esattamente il genere di messaggio che nessun pilota ama ricevere: che cosa significa "dovrebbero"? Ci si può fidare o no?

Questi i bollettini meteo dell'aeroporto nell'arco di tempo in cui l'incidente è avvenuto  
HLLT 120350Z VRB01KT **6000** NSC 19/17 Q1008  
HLLT 120420Z **27007KT 5000 BR** NSC 19/17 Q1009  
HLLT 120425Z 27008KT **2000 BR** NSC 19/17 Q1009

Ricordando che l'orario dei bollettini è riferito all'orario " [zulu](#) ", e che la differenza con l'orario locale è di due ore, è evidente che la visibilità era in rapido peggioramento, da

**6000**

metri a solo

**2000**

con foschia (

**BR**

), e che se veramente l'atterraggio si stava svolgendo sulla pista 09, c'era un leggero vento in coda:

**7 nodi**

(poco più di 10 km/h da

**270°**

A completare questo quadro, occorre notare che secondo le effemeridi locali, il sorgere del sole ha coinciso esattamente con l'orario dell'incidente... proprio davanti a chi stava atterrando verso est, sulla pista 09.

Si ignora al momento se l'equipaggio avesse avuto modo di riposare adeguatamente prima di intraprendere il volo (tutto notturno) dal Sudafrica alla Libia.

Ecco quindi alcuni primi elementi sui quali riflettere:

## L'incidente di Tripoli

Scritto da Pietro Pallini

---

- atterraggio con vento in coda,
- visibilità in rapida diminuzione (come spesso succede all'alba),
- sole negli occhi dopo un volo notturno,
- probabile inattendibilità dei segnali radio del VOR.

Altri elementi saranno presto forniti dall'analisi delle scatole nere, già recuperate. E saranno senz'altro elementi più "pesanti" delle immancabili dichiarazioni di qualche testimone oculare che, stando alle notizie fornite con ampio rilievo dai media, parla delle solite "palle di fuoco" e degli altrettanto soliti "rumori strani".

*(13 maggio 2010)*