

TRA ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370

Non siamo soliti usare la nostra Newsletter per retrospettive del tipo “*accadde 10 anni fa*” o similari, ma Malaysia Airlines 370 crediamo davvero meriti una eccezione.

Non è vero trattarsi del primo aereo inghiottito dalle acque di qualche Oceano il cui relitto non è stato mai localizzato (1), non è su questo fronte che MH370 costituisce un fatto nuovo senza precedenti. **Va piuttosto considerato un evento eccezionale in quanto avvenuto in tempi in cui tutti credevano impossibile potesse accadere un evento simile ad un aereo di linea.** L’evento eccezionale consiste nella incapacità di averne potuto determinare il punto di caduta.

Non lo credeva possibile l’uomo di strada che poco o niente sa di come si pilota un aereo, ma non lo credeva possibile nemmeno l’intera comunità aeronautica mondiale. E nell’affermare ciò intendiamo chiaramente far riferimento alle tecnologie vigenti installate in cabina di pilotaggio e alle tecnologie di cui si avvalgono gli enti di controllo del traffico aereo in ogni Paese del mondo il cui cielo è sorvolato da aerei di linea.

In questa sede ci asterremo dal ripercorrere l’itinerario del volo, le registrazioni delle comunicazioni e ripetere cose dette in abbondanza. Chi volesse rispolverarle può andare alle precedenti numerose newsletter che hanno illustrato il procedere delle ricerche, sospese il 17 gennaio scorso, fino alla conferma del loro fallimento. (2)

In tutta l’intera vicenda e fra le tante chiacchiere che sono seguite, vi è comunque qualcosa che va detto a discolpa del *sistema* aviazione civile il quale a nostro parere nell’incidente in oggetto ha ben poche responsabilità.

Il sistema di tracciatura (“tracking”)

L’incidente aereo causato da comunicazioni radiotelefoniche carenti è ormai retaggio di tempi passati. I sistemi di comunicazione T-B-T sono oggi assolutamente affidabili nel senso che ogniqualevolta in VHF, HF, datalink controllore e piloti vogliono scambiarsi messaggi e istruzioni lo possono fare con assoluta certezza. In altre parole l’aereo mantiene sempre il contatto radiotelefonico con gli enti di controllo e viceversa. Ciò significa che ogni qualvolta da terra si perde il contatto radio è perché a bordo, molto verosimilmente, è accaduto *qualcosa di anormale*. Per tutti rammentiamo il caso Helios-522 (3)

All’indomani della scomparsa di MH370 avvenuta l’8 marzo 2014, una delle prime misure correttive di cui immediatamente si parlò, fu quella di ridurre i tempi dei rapporti di posizione automatici ovvero avere la possibilità di una tracciabilità più accurata tale da fornire soccorsi immediati in caso di incidente. I tempi dei rapporti prima di MH370 erano fissati a intervalli di 30 minuti.

Su questo argomento (4) sarà bene chiarire che esso riguarda esclusivamente i voli sulle distese oceaniche e marine, ma poco o nulla interessa quei collegamenti che si svolgono sorvolando la terraferma. Per quest'ultimi va ricordato che la compagnia aerea attraverso i centri di controllo era, ed è, sempre in grado di determinare la posizione del suo velivolo durante l'intero svolgimento del volo.

Circa le responsabilità cui sopra accennavamo: il sistema aviazione ha creato i suoi piani di intervento e di relativo soccorso basandosi sempre ed esclusivamente sulla ipotesi che il volo venga condotto e l'aereo venga pilotato da persone *che vogliono giungere a destinazione*. Se ai comandi di un aereo mettiamo una persona, pilota o intruso che sia, che decide di mettere in atto azioni inconsulte non crediamo vi sia molto di cui colpevolizzarsi. Se, per fare un esempio, qualcuno porta l'aereo a una altitudine tale che si toccano valori massimi consentiti non si può di certo dire che l'aereo era costruito male o che comunque volare è poco sicuro.

Il 14 ottobre 2014 l'equipaggio di un aereo della Pinnacle Airlines che effettuava un collegamento "ferry", anziché volare alla quota stabilita di 33.000 piedi decise di salire fino a 41.000 piedi che è la quota massima consentita. Entrambi i motori si spensero (si trattava di un Canadair CL600), l'equipaggio non riuscì a riavviarli e l'aereo precipitò provocando la morte degli occupanti. L'NTSB, come era ovvio aspettarsi, determinò che la causa dell'incidente andava ricercata nel comportamento non professionale e nella *poor airmanship* dell'equipaggio. (5)

Quando avvengono simili casi non è colpa dell'aereo o del sistema, ma semplicemente di aver fatto qualcosa che non si doveva fare. Nel caso Germanwings le compagnie vennero accusate di aver creato un sistema di porte che non si apriva, dimenticando però che all'indomani degli eventi del 9/11 avevano chiesto alle aerolinee *ma non potete fare in modo che l'accesso al cockpit venga bloccato?*

Ora, tornando a MH370 crediamo che la scomparsa del Boeing 777 in un tratto dell'Oceano Indiano fuori dalle rotte normalmente battute non possa essere dipeso da un problema tecnico, ma *da qualcuno che ha fatto qualcosa che non si doveva fare*. Rimane da stabilire chi possa aver messo in atto una tale azione in quanto non è affatto certo che la stessa sia stata provocata da qualcuno dell'equipaggio.

Ultima osservazione. Alcuni organi di stampa hanno accostato il mistero di MH370 al "mistero di Egyptair 804": **niente di più errato**. Nel caso del volo malese è lecito parlare di mistero in quanto non si conosce il luogo di impatto e si è completamente all'oscuro della sorte del velivolo, nel caso invece di MS804 (6), si è localizzato il relitto, si sono recuperate parti del velivolo, registratori e alcuni corpi, ma le autorità egiziane non hanno ritenuto opportuno emettere alcun rapporto (nemmeno preliminare) sull'incidente: due casi completamente all'opposto nemmeno lontanamente accostabili fra loro.

(1) Il più recente caso di volo commerciale scomparso in mare e mai rintracciato è quello relativo al volo tutto-merci Varig 967. L'aereo un Boeing 707 (PP-VLU) con a bordo solo 6 persone di equipaggio, è scomparso nell'Oceano Pacifico il 30 gennaio 1979 a circa 200 chilometri a est-nord-est di Tokyo mentre era in volo dalla capitale nipponica a Los Angeles da dove avrebbe dovuto proseguire per Rio de Janeiro.

(2) Queste in ordine di tempo le Newsletter emesse le quali sono disponibili sul nostro sito: 02/2014 (11marzo2014), 03/2014 (25marzo2014), 04/2014 (30marzo2014), 03/2015 (23febbraio2015), 14/2015 (8agosto2015), 24/2015 (26novembre2015), 02/2016 (21gennaio2016), 04/2017 (21gennaio2017).

(3) Boeing 737 della compagnia cipriota Helios Airways (5B-DBY) che precipitò il 14 agosto 2005 nei pressi di Atene. A causa del sistema di pressurizzazione settato su modalità manuale invece di automatico, tutti a bordo, compreso l'equipaggio, persero i sensi (ipossia).

(4) Dalla Circolare ICAO "Update on GADSS-Related Global Aircraft tracking initiatives" del Marzo 2016: *The normal aircraft tracking SARPs establish the air operator's responsibility to track its aircraft throughout its area of operations. It establishes an aircraft-tracking time interval of 15 minutes whenever air traffic services obtain an aircraft's position information at greater than 15-minute intervals for aeroplanes with a seating capacity greater than nineteen. This aircraft-tracking time interval further applies as a recommendation to all operations of aircraft with a take-off mass of 27 000 kg and as a requirement to all operations of aircraft with a take-off mass of 45 500 kg when flying over oceanic areas.*

The SARPs also establish the requirements for data retention to assist search and rescue (SAR) in determining the last known position of the aircraft. Finally, the SARPs establish when an air operator needs to report missing aircraft position information.

(5) Canadair CL 600 della Pinnacle Airlines (N8396A). L'aereo effettuava un volo di riposizionamento da Little Rock a Minneapolis. Precisa il rapporto nelle conclusioni: *The pilots' aggressive pitch-up and yaw maneuvers during the ascent and their decision to operate the airplane at its maximum operating altitude (41,000 feet) were made for personal and not operational reasons.* (pagina 70, rapporto NTSB/AAR-07-01).

(6) Si tratta del volo Parigi-Cairo (SU-GCC) che il 19 maggio 2016 è precipitato nel mar Mediterraneo provocando la morte di tutti i 66 occupanti a bordo.

AAR – Safety Newsletter 10/2017 del 3 Marzo 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

01/2017: MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)

02/2017: QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)

03/2017: SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)

04/2017: 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)

05/2017: TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)

06/2017: SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)

07/2017: INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)

08/2017: I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)

09/2017: COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)