

ANCORA UN CASO DI "POOR COMMUNICATIONS" SULL'ATLANTICO CENTRALE

L'incidente occorso all'Airbus di Air France il primo giugno 2009, anche se le indagini hanno attirato l'attenzione su ben altri aspetti, aveva evidenziato il carente stato delle comunicazioni T-B-T nonché di coordinamento fra i vari centri di controllo ATC interessati alla traversata atlantica. Sull'argomento eravamo già intervenuti ("Le comunicazioni aeree oceaniche ferme alla preistoria?" Agosto 2009 su Dedalonews). Vorremmo ora trattare di un incidente occorso nel 2010 del quale sono state rilasciate le risultanze ufficiali e che riguarda in via primaria le comunicazioni fra i centri di controllo dell'Atlantico centrale.

Diciamo francamente che questo incidente non sarebbe mai stato oggetto della nostra attenzione se non fosse per il fatto che è accaduto a meno di un anno di distanza dall'incidente Air France, mettendo nuovamente in evidenza punti deboli delle comunicazioni che intercorrono fra i centri di controllo dell'area in questione la quale nella geografia aeronautica viene individuata come area SAT o South Atlantic Crossing.

Airbus 320 Aer Lingus impegnato nella tratta Tenerife-Belfast, volo n. 943.

Al decollo il volo 943 ottiene via datalink l'autorizzazione oceanica al livello di volo 360. Nella sua rotta che lo avrebbe portato alla FIR di Shanwick Oceanic, il volo doveva transitare prima nella FIR di Lisbona e poi in quella Oceanica di Santa Maria. La frontiera fra queste due ultime FIR doveva venir attraversata sul punto NAVIX.

Il volo Aer Lingus decolla alle 18.53 e alle 19.48 quando l'Airbus si trovava ancora ad una distanza di 47NM dal punto NAVIX, il controllore di Santa Maria chiama il suo collega di Lisbona chiedendogli di comunicare all'Aer Lingus se è disponibile ad accettare il FL 370 a causa di altro traffico. Pochi minuti dopo Aer Lingus, che era sotto il controllo di Lisbona, accetta il FL 370 e sale di livello.

Alle ore 19.51 quando il volo si trovava a 20 miglia dal punto NAVIX l'equipaggio di Aer Lingus chiede la conferma che Santa Maria è stata avvertita del cambio di livello. A questa precisa e doverosa richiesta Lisbona risponde di contattare Santa Maria in frequenza HF.

Alle 19.53 sulla frequenza 5598 Khz Santa Maria chiamata dall'equipaggio del 943 lo informa che sono autorizzati a FL360 e ribadisce tale livello anche a ulteriore richiesta di conferma.

Immediatamente, sono le 19.54, il 943 ritorna in contatto con Lisbona e la informa che avendo Santa Maria confermato l'Oceanic Clearance per FL 360 lui scendeva a tale livello. A questo punto Lisbona avvertiva che vedeva sul suo radar un traffico a livello 360 e istruiva l'Aer Lingus a tornare a FL 370.

Il volo 943 rispondeva che tornava al livello 370 ma che non sarebbe entrato nell'area oceanica senza una autorizzazione per quel livello e pertanto avrebbe iniziato un circuito di attesa sul punto NAVIX attendendo che i due centri di controllo chiarissero cosa stava accadendo.

Mentre l'Airbus iniziava a circuitare, il controllore di Lisbona contattava il suo collega a Santa Maria tentando di chiarire una situazione che si andava facendo pericolosa. Alle 19.57 finalmente arriva la nuova clearance a salire a FL 370 questa volta rilasciata da entrambi i centri, e poco dopo l'equipaggio dell'Aer Lingus riceveva un TCAS *traffic alert* che riguardava un traffico che lo attraversava da destra a sinistra 1000 piedi sotto e 2 NM avanti.

Cosa era accaduto? L'investigazione ha appurato trattarsi di un "miscoordination" tra il Controllore del centro di Santa Maria Atlantico e l'operatore radio di Santa Maria. Ciò ha provocato il mancato invio via datalink del nuovo livello assegnato al velivolo ma, come se non bastasse, vi era stato un cambio di

operatori che ha fatto sì che il nuovo arrivato non sapesse nulla degli ultimi cambiamenti e pertanto riteneva ancora valida la prima *clearance* data al volo 943, ossia FL 360.

Ora le Autorità interessate dovranno lavorare sulle raccomandazioni contenute nel rapporto le quali fra l'altro avvertono che bisogna evitare il ripetersi di situazioni simili e cioè con velivoli che volano avendo ottenuto "conflicting clearance" ed evitare, ovviamente, che gli stessi siano costretti ad entrare in *holding pattern* a causa di istruzioni contraddittorie.

A parte "l'incidente" suddescritto il volo Aer Lingus 943 è regolarmente proseguito per Belfast senza ulteriori inconvenienti.

AAR- Safety Newsletter (14/11), 6 Ottobre 2011