

## MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS

L'**ACARS** (*Aircraft Communication Addressing and Reporting System*) è il sistema di datalink digitale tra aeromobili e stazioni di terra in uso ormai da parecchi anni. Esso viene utilizzato per inviare informazioni sulle fasi del volo dell'aeromobile ed è soprattutto usato per scopi di diagnostica dalle compagnie aeree, permettendo fra l'altro di accorciare i tempi logistici di manutenzione.

Nelle ore successive all'incidente occorso il primo giugno 2009 all'A330 di Air France Rio-Parigi, la compagnia rese subito noto di essere in possesso di vari messaggi mandati in automatico dal velivolo che indicavano problemi a bordo.

Il primo di essi ricevuto alle 22.45 era assolutamente insignificante ai fini delle indagini in quanto indicava una toilette fuori uso, ma alle 02.10 al centro operazioni della compagnia erano iniziati ad apparire messaggi che indicavano una situazione critica nel cockpit fra cui la disconnessione del pilota automatico ("WARNING AUTO FLT AP OFF") cui ne fecero seguito altri che indicavano che nella cabina di pilotaggio si stavano incontrando notevoli problemi. Un altro messaggio al medesimo gruppo orario, indicava la posizione dell'aereo (2°59'N 30°35'W). Addirittura uno di essi indicava un errore nel timone di direzione che poi venne appurato essere stato causato da una brusca manovra dei piloti che purtroppo erano in possesso di dati errati di velocità. Come si vede quindi si tratta di messaggi altamente significativi che possono far capire fin dall'inizio cosa sia successo a bordo, quando è successo, e in quale punto geografico è accaduto.

In merito al sistema ACARS va chiarito che esso **non necessita di tempi di decifrazione** (così come invece accade per i registratori di bordo) ed è perfettamente inutile tenere nascosti i contenuti in quanto nelle indagini che seguono, essi devono venir necessariamente presi in considerazione e resi noti.

Ebbene in queste prime 48 ore trascorse dall'incidente di MS804 avevamo notato la assoluta mancanza di notizie provenienti da questa fonte, notizie che chiaramente dovevano venir diffuse dagli addetti stampa della compagnia aerea o dalle autorità dell'aviazione civile egiziana. Abbiamo pensato che qualcosa non avesse funzionato nel meccanismo di trasmissione e ricezione e che per qualche problema logistico-operativo l'ufficio operazioni della compagnia non fosse in possesso di questi dati. In questa concitata fase iniziale di crisi non abbiamo ritenuto opportuno evidenziare questo fattore e ci eravamo rassegnati alla mancanza di dati provenienti da questa fonte.

In data odierna però, sarebbe il caso di dire meglio tardi che mai, fonti egiziane riprese dalla CNN (1) rendono noto che l'aereo aveva mandato in automatico, quindi con l'utilizzo del sistema ACARS, un messaggio che indicava la presenza di fumo a bordo. Quindi l'ACARS funzionava, i messaggi sono stati ricevuti, però sul loro contenuto le autorità egiziane hanno mantenuto, a nostro avviso, un inspiegabile e prolungato silenzio.

Dai messaggi in questione sarebbe quindi anche possibile avere conferma della virata a sinistra e del 360° effettuate dal velivolo. Queste informazioni allo stato attuale delle conoscenze sono fondamentali per cercare di capire cosa sia accaduto a bordo in quanto è altamente improbabile che dopo una esplosione o

con una situazione di fumo in cabina l'equipaggio reagisca effettuando virate e un holding di 360 gradi. La prima cosa che gli equipaggi fanno in simili circostanze, ricordiamo a tal proposito Swissair 111 e South African Airways 295 (2) è di puntare la prua sul primo scalo più vicino.

(1) <http://edition.cnn.com/2016/05/20/middleeast/egyptair-flight-804-main/>

(2) Swissair 111 era un MD11 precipitato nell'Atlantico il 2 settembre 1998 dopo che a bordo si era sviluppato un incendio; l'equipaggio riuscì a mantenere i contatti radio fino agli ultimi istanti.

South African Airways 297, Boeing 747, precipitò nell'Oceano Indiano il 28 novembre 1987 dopo che nella stiva cargo si era sviluppato un incendio; anche questo aereo riuscì a mantenere i contatti con l'Atc fino agli ultimi momenti.

*AAR- Safety Newsletter (14/16), 21 Maggio 2016*

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

#### **Elenco delle Newsletters emesse nel 2016:**

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640 ....E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE

