

“LOSS OF COMMUNICATION” : UN PROBLEMA TROPPO RICORRENTE

In realtà il titolo da noi scelto si presta ad una duplice lettura: il numero di eventi non è eccezionalmente elevato, ma lo si può considerare tale se teniamo conto che a bordo di ogni velivolo vi è ridondanza di apparati e nel cockpit la presenza di quattro orecchi invece di due dovrebbero costituire un'ottima barriera per evitare che i caccia intercettori intervengano per identificare un velivolo che girovaga nei cieli non rispondendo alle chiamate. L'ultimo evento è di pochi giorni fa.

Un Boeing 777-200 di El Al, (4X-ECF), che effettuava il volo LY-338 da Amsterdam a Tel Aviv, era in fase di crociera a FL370 sopra la Germania in contatto con il centro di Rhein Radar quando l'aeromobile dopo essere stato istruito a passare al settore successivo, non lo ha contattato. Non solo, ma non ha risposto a nessuna chiamata da parte dell'ATC su varie frequenze, compresa la frequenza di guardia, e non ha risposto alle chiamate di altri aeromobili. In questo frattempo l'aereo proseguiva la sua rotta di volo pianificata. Si sono alzati in volo gli Eurofighter austriaci che hanno stabilito un contatto visivo. Solo a questo punto sono state ristabilite le comunicazioni radio. I caccia sono tornati alla loro base, mentre il Boeing 777 ha proseguito verso Tel Aviv dove è atterrato circa 3 ore dopo, senza alcun problema.

Gli incidenti di perdita di comunicazione si verificano solitamente a causa di una delle seguenti circostanze:

- Errata gestione delle apparecchiature di comunicazione;
- Errata applicazione delle procedure prescritte;
- Malfunzionamento delle apparecchiature di comunicazione;
- Interferenze radio.

Ma il particolare che più colpisce è che pur ben conoscendo il susseguirsi senza sosta di istruzioni e chiamate radio che avvengono di continuo fra velivoli e controllori, un prolungato silenzio radio non faccia subito venire in mente al pilota o al suo secondo che forse c'è qualcosa che non va con l'apparato radio in funzione.

Nuovamente qui torna in ballo il problema dell'*awareness*, cioè della consapevolezza che si dovrebbe sempre avere durante la guida di un velivolo.

Per ricordare come incidenti di questa natura non si possano considerare eventi rari dobbiamo ricordare che ogni qualvolta i quotidiani ci parlano di “bang supersonici che hanno provocato paura fra la popolazione” di altro non si tratta che di caccia inviati in operazioni di *scramble* la maggior parte dei quali si riferiscono a perdite di contatti radio. (1)

L'AREONAUTICA MILITARE SPIEGA IL BOATO E COSA E' ACCADUTO NEL CIELI DI AGROPOLI E PAESTUM

ECCO COSA E' ACCADUTO.

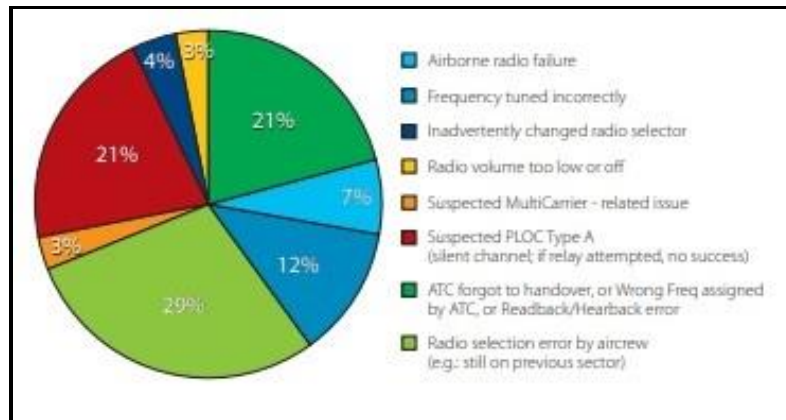
Due Eurofighter dell'Aeronautica Militare italiana si sono levati in volo nel pomeriggio di martedì, per intercettare un velivolo di nazionalità tedesca che aveva invaso lo spazio aereo italiano. I due velivoli per entrare in contatto con l'intruso sono stati autorizzati a superare la velocità del suono provocando un boato distintamente udito dagli abitanti della zona di Salerno e della Puglia. È lo stesso fenomeno verificatosi lo scorso 22 marzo nei cieli del Nord Italia sempre a causa di un aereo che era entrato nello spazio aereo nazionale senza contattare gli addetti al controllo del volo.

Fra i tanti incidenti di Loss Communications occorsi ha fatto scuola quello avvenuto il 21 ottobre 2009 a bordo di un Airbus 320 di Northwest (volo NW188) che operava tra San Diego e Minneapolis con a bordo 147 passeggeri.

L'aereo era in rotta a FL370 a circa 130nm a sud-est di Denver quando è stato perso il contatto radio. L'aereo ha continuato il volo, ha addirittura sorvolato la destinazione Minneapolis, ha continuato a dirigersi verso est e soltanto a circa 110 nm a est di Minneapolis sono state finalmente ristabilite le comunicazioni radio. In quell'incidente l'NTSB ha riferito che l'equipaggio ha comunicato al controllo del traffico aereo di essersi distratto, di aver sorvolato Minneapolis e di aver chiesto di tornare indietro. La FAA ha riferito che, secondo le interviste rilasciate dopo il volo, l'equipaggio, ovvero i due piloti, era impegnato in un acceso dibattito sulle politiche della compagnia aerea nella turnazione degli equipaggi e aveva perso la consapevolezza della situazione.

Durante l'indagine che ne è seguita i due piloti hanno poi dichiarato agli investigatori del National Transportation Safety Board che stavano ripassando gli orari usando i loro computer portatili, una grave violazione delle norme di pilotaggio negando comunque l'ipotesi, avanzata da alcuni esperti di sicurezza aerea, di essersi addormentati. Gli investigatori hanno controllato il registratore audio della cabina di pilotaggio, ma le informazioni disponibili erano solo di 30 minuti e pertanto non è stato possibile controllare la veridicità di quanto asserito dai due piloti.

Un altro aspetto preoccupante della vicenda è stato il ritardo di oltre un'ora dal momento in cui i controllori del traffico aereo si sono resi conto che l'aereo era fuori contatto radio fino a quando è stato creato un allarme sul *Domestic Events Network* (DEN) e il NORAD è stato informato della situazione. Ma in base alle normative FAA l'allarme sarebbe dovuto scattare entro cinque minuti dall'ultimo contatto radio registrato.



In una pubblicazione edita da Eurocontrol (2) si apprende che il motivo principale di interruzione contatti (29 per cento dei casi) è una frequenza radio immessa sbagliando l'esatta sequenza dei numeri. Al secondo posto (21%) troviamo una errata frequenza comunicata dagli ATC. Nell'immagine possiamo vedere i dettagli.

Il termine di perdita prolungata di comunicazione (PLOC) "*prolonged loss of communications*" che compare nell'immagine non ha una definizione ufficiale, ma è stato utilizzato da alcune fonti nel periodo 1995/2005 per descrivere lunghi periodi di perdita di comunicazione che si ritenevano attribuibili a cause tecniche ma che, ad un successivo, approfondito esame, sono stati ampiamente attribuiti anche a mancate comunicazioni da parte di piloti.

Negli Stati Uniti, gli aerei che hanno perso la capacità di comunicare via radio sono talvolta definiti NORDO (*no radio*). Che sia breve o prolungata, la perdita di comunicazione ha un evidente significato per la sicurezza del volo con esiti potenzialmente pericolosi come il fatto che, a parte l'intercettazione militare, l'equipaggio non è in grado di ricevere (e quindi di seguire) una nuova autorizzazione, con conseguente perdita di separazione e forse di AIRPROX.

Ricordando che abbiamo letto che il lancio di un caccia intercettore ha un costo di 6000 euro (3), in sostanza si può dire che mezzi e strumenti per evitare spiacevoli incidenti ci sono, ma purtroppo è sempre presente l'errore umano volendo che il più delle volte sottintende una mancata (o ritardata) consapevolezza: nel caso Northwest 188 perché l'ATC non ha immediatamente segnalato il mancato contatto? Perché a bordo degli aerei talvolta lo squelch (4) viene tenuto ad un livello tale da non permettere il puntuale ascolto delle comunicazioni....? Sono interrogativi che sembrerebbero dar ragione a chi sostiene l'idea di una cabina di pilotaggio senza l'uomo....

- (1) Il titolo da noi riportato si riferisce a una operazione di *scramble* avvenuta il aprile 2018.
- (2) "Investigations into Loss of Communications" Eurocontrol. Pubblicazione senza data riportata.
- (3) L'informazione è riportata nella pubblicazione di cui al 2)
- (4) Il controllo "squelch" è un componente obbligatorio in una qualsiasi radio VHF. In termini scientifici agisce come una porta per il rumore, eliminando l'onnipresente rumore di fondo della radio generato dall'attività atmosferica e da sorgenti artificiali.

NL 14/2023 ; 14 Aprile 2023

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'eplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.