

MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS

Questa Newsletter rappresenta il terzo aggiornamento sull'incidente all'Airbus 320 volo MS804.

Da fonti indipendenti, e non quindi da parte delle autorità egiziane, (1) sono trapelate le seguenti informazioni sui messaggi ACARS (vedi nostra NWL n. 13/2016) inviati dal velivolo incidentato. Questi i dati ACARS comunicati che -a questo stadio delle informazioni- non possiamo sapere se sono completi o parziali.

- 00:26Z 3044 ANTI ICE R WINDOW = identifica un difetto di riscaldamento del finestrino destro del cockpit;
- 00:26Z 561200 R SLIDING WINDOW SENSOR = Problema al congegno che precisa se il finestrino (destro) è chiuso o meno;
- 00:26Z 2600 SMOKE LAVATORY SMOKE = In ogni toilette c'è un sensore ottico che rivela la presenza di fumo, in una di esse si è attivato;
- 00:27Z 2600 AVIONICS SMOKE = Viene rivelato fumo nel comparto che alloggia gli apparati di avionica;
- 00:28Z 561100 R FIXED WINDOW SENSOR = Nuovamente il finestrino di destra viene interessato da un problema;
- 00:29Z 2200 AUTO FLT FCU 2 FAULT = C'è qualcosa che non va nel pilota automatico del Flight Compartment Unit (FCU) n. 2;
- 00:29Z 2700 F/CTL SEC 3 FAULT = problemi con il meccanismo che controlla gli spoilers (la porzione di ala che si innalza durante la fase di atterraggio).

In data odierna, 21 maggio, la BEA francese ha fatto sapere che effettivamente erano disponibili dati ACARS ma che gli stessi erano insufficienti a far luce sulle cause dell'incidente.

Ricordando che quando MH370 è stato portato fuori rotta l'ACARS era stato disattivato, già il fatto di sapere che MS804 ha continuato a trasmettere informazioni a terra fino agli ultimi istanti ci fa comprendere che **da bordo non è stato fatto, o perlomeno non è riuscito, il tentativo di disattivare il sistema di comunicazione. Non è un particolare di poco conto tenendo presente che si sta parlando di un incidente per il quale è indiziato in via primaria l'atto terroristico.**

Come correlare questi dati con le informazioni fin qui trapelate?

Verosimilmente all'interno dell'aereo nel giro di pochi minuti si è consumato un dramma. Non si è mai verificata una catastrofe aerea causata dallo sprigionarsi di fiamme capaci di portare giù un aereo nel giro di appena tre minuti.(2) Le indicazioni fornite per quanto incomplete, fanno ritenere plausibile uno scenario di una qualche forma di esplosione all'interno che ha portato **ad una depressurizzazione rapida** che ha significato la perdita del controllo del velivolo. **Ma non si è trattato di un incendio casuale** come avvenuto negli incidenti di Swissair 111 e di South African Airways 296. (2) . E questo con buona pace delle informazioni che parlavano di una virata a sinistra di 90 gradi seguita poi da un 360....

L'11 luglio 1973 a bordo di un Boeing 707 della Varig si sviluppò un incendio in una toilet a causa di una sigaretta. L'equipaggio ebbe il tempo di comunicarlo via radio e rimase in contatto fino all'impatto a terra

avvenuto mentre tentava un atterraggio di emergenza nei pressi di Parigi. **Nel caso di MS 804 non ci sembra trattarsi del “solito” caso di incendio a bordo.**

- (1) La fonte dei dati è il sito AV Herald
- (2) Ribadiamo quanto comunicato nella precedente Newsletter: 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 (15/16), 21 Maggio 2016

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 640E 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
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L’INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS

