

L'AIRBUS ANNUNCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO

L'implementazione avverrà nel 2019, inizialmente sui modelli 350 XFB e poi gradatamente su tutti gli altri velivoli della serie Airbus.

I nuovi apparati sono il frutto della collaborazione fra la Airbus, la società L3 Technologies e la DRS Leonardo. In pratica sono quelli di cui tanto si è parlato all'indomani della sciagura avvenuta nell'Oceano Indiano al Boeing 777 di Malaysia Airlines. **(1)**

Il problema da risolvere era quello di una più lunga durata delle registrazioni dati e di una immediata localizzazione anche nel caso l'aereo fosse finito in luoghi difficilmente accessibili. L'ICAO e la EASA avevano indicato in 25 ore la durata richiesta delle registrazioni.

Nel caso del volo malese il registratore di bordo e trasmettitori di emergenza cui il B777 era dotato non sono stati assolutamente di alcuna utilità in quanto malgrado le ricerche si fossero subito attivate, il relativo segnale che avrebbe dovuto permetterne la localizzazione non è stato mai ricevuto dai mezzi di soccorso navali e aerei.



Immagine diffusa dall'ufficio stampa di Airbus

Due versioni saranno disponibili. Una *Automatic Deployable* (ADFR) che verrà ospitata nella parte posteriore della fusoliera, l'altra in versione protetta *Fixed Crash-protected* (CVDR) troverà alloggiamento nella parte frontale del velivolo. Come è facilmente intuibile dai termini, una viene sganciata al momento dell'incidente, l'altra rimane all'interno della struttura. Per aerei che vengono usati per il sorvolo di distese oceaniche è facile prevedere l'adozione della prima versione, per gli altri la seconda. **(2)**

In ottemperanza alle specifiche dei due suddetti organismi internazionali, i nuovi CVDR (Cockpit Voice and Data Recorder) saranno capaci di registrare fino a 25 ore di voci e dati, saranno molto più leggeri delle attuali "scatole nere" e dovrebbero essere di facile e immediata localizzazione. I registratori attualmente in uso forniscono le ultime due ore di conversazioni. Inoltre è da notare che oggi vi sono due diversi apparati uno per la registrazione vocale l'altro per i parametri di volo.

Gli ADFR saranno in grado di galleggiare in modo tale che i trasmettitori di emergenza di cui saranno dotati (ELT) permetteranno una più facile individuazione del punto esatto di caduta, evitando di dover ricorrere al passaggio sulla superficie marina di mezzi navali dotati di sonar che vanno alla ricerca di un *probabile* segnale proveniente dal *possibile* punto di caduta.

Fra i più recenti incidenti avvenuti su distese marine nei quali registratori e trasmettitori di emergenza hanno svolto (o meno) un ruolo cruciale citiamo:

1 giugno 2009, A330 Air France caduto nell'Oceano Atlantico mentre era in volo fra Rio e Parigi (228 vittime);

8 marzo 2014, B777 Malaysia Airline scomparso nell'Oceano Indiano mentre era in volo fra Kuala Lumpur e Pechino (239 vittime)

19 maggio 2016, A320 Egyptair precipitato nel Mar Mediterraneo mentre era in volo fra Parigi e Il Cairo (66 vittime)

Ricordiamo come in aggiunta al problema di rendere più efficienti i registratori di bordo vi fosse anche quello del tracking del velivolo, ovvero assicurare che nelle aree prive di copertura radar il velivolo trasmettesse a tempi ravvicinati segnali satellitari che permettano di seguire la sua rotta. Su questo specifico aspetto l'ICAO prevede un sistema di tracciamento automatico a intervalli di 15 minuti. (3)

Tutto ciò dimostra ancora una volta come la sicurezza nell'aviazione civile progredisca imparando le lezioni dalle sciagure, sempre che gli Stati forniscano i rapporti investigativi all'indomani di un incidente. Dispiace annotare come non sempre ciò avvenga. (4)

(1) Il volo da Kuala Lumpur a Pechino (MH370) con 239 persone a bordo a tutt'oggi non si sa dove sia esattamente precipitato. La data della scomparsa è l'8 marzo 2014.

(2) Secondo quanto precisato dal comunicato di Airbus i CVDR verrebbero installati sui modelli A320, mentre gli ADFR verrebbero installati sugli A321LR, A330, A350 XWB e sugli A380

(3) Specifica l'ICAO in merito: *"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."*

Dal comunicato ICAO *Update on GADSS-Related Global Aircraft Tracking Initiatives* del Marzo 2016

(4) Proprio in questi giorni l'*Accident Classification Task Force* della IATA ha espresso preoccupazioni perché molti Stati non rendono pubblici i rapporti investigativi sugli incidenti aerei.

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)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)

www.air-accidents.com