

E' passato esattamente un anno dalla notte in cui il volo AF 447, un Airbus A330-200 in servizio sulla linea Rio de Janeiro – Parigi, scomparve nelle acque dell'Atlantico del Sud, un migliaio di chilometri a nord delle coste brasiliane, provocando la morte di tutti i 228 occupanti.

Proprio in questi giorni la BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) ha annunciato che anche la terza campagna di ricerca dei rottami dell'aereo, e in particolare delle sue due scatole nere, che era stata direttamente finanziata da Airbus Industries e Air France, è terminata il 24 maggio scorso senza successo.

Il tentativo, cominciato all'inizio di maggio, dopo aver inizialmente coperto un'area situata a nord del punto da cui erano arrivati gli ultimi segnali, si era spostato a sud, seguendo le indicazioni raccolte da un sottomarino nucleare americano, per poi tornare nuovamente all'area originaria.

Molte le speranze riposte in quest'ultimo tentativo, anche se la BEA e la Marina Militare francese avevano avvertito che si trattava di trovare il classico ago nel pagliaio, considerato che le scatole nere avevano cessato di emettere il loro segnale di localizzazione 45 giorni dopo il tragico evento che l'Oceano Atlantico ha in questa zona una profondità di circa 4000 metri, con fondali molto accidentati.

Nessuna indicazione è stata fornita circa il lancio di una quarta campagna di ricerche. La BEA afferma che praticamente tutta l'area di possibile localizzazione è stata coperta e che comunque, prima di intraprendere nuovi tentativi, occorrerà analizzare i risultati di quello appena terminato.

Allo stato attuale delle cose, dunque, le uniche informazioni tecniche circa le cause dell'evento sono quelle ricavate dalla interpretazione dei segnali di malfunzionamento che furono trasmessi via satellite al centro di manutenzione della compagnia francese negli ultimi minuti dello sfortunato volo, e dall'analisi, condotta a posteriori, della situazione meteo in atto nella zona in quella notte del 1° giugno 2009.

Sulla base di queste informazioni, la BEA ha già pubblicato due rapporti preliminari che si concludono con una serie di raccomandazioni incentrate essenzialmente su due punti: il

miglioramento del sistema di raccolta dei dati di volo e lo studio più approfondito dei fenomeni meteorologici ad alta quota.

In particolare, per quello che riguarda le scatole nere, la BEA ha raccomandato alle ditte costruttrici e agli enti tecnici di certificazione di:

- prolungare a 90 giorni il periodo di trasmissione del segnale di localizzazione;
- rendere obbligatorio sui voli transoceanici un localizzatore supplementare in bassa frequenza;
- mettere allo studio dei registratori di dati eiettabili e galleggianti;
- ampliare il servizio di trasmissione dei dati in tempo reale tramite data-link satellitare.

Sul fronte degli studi meteorologici si raccomanda invece di:

- condurre nuovi studi sulla composizione e la dinamica delle masse d'aria instabili ad alta quota;
- rivedere, in funzione dei risultati di questi studi, i criteri di certificazione degli aerei, con particolare riferimento ai sistemi di misurazione dei dati primari di volo, come le sonde di misurazione della velocità.

Si ricorderà infatti che la quasi totalità degli oltre 20 segnali di malfunzionamento trasmessi via satellite nei minuti precedenti la scomparsa del volo AF 447 riguardavano appunto il sistema di misurazione della velocità e gli impianti ad esso correlati.

Ed è proprio sulle sonde di rilevazione della velocità che si appuntano, allo stato attuale delle conoscenze, i maggiori sospetti, visto che problemi tecnici analoghi a quelli dell'A330-220 scomparso erano già stati riportati in diverse occasioni da aerei equipaggiati con le stesse sonde Thales.

*(1 giugno 2010)*