

MS804: ELEMENTI DA PONDERARE

Anche l'incidente all'Airbus Egyptair Parigi-Cairo sta seguendo il modello classico dell'informazione dei nostri tempi: stampa e telegiornali i quali "a caldo" nelle prime ore chiedono disperatamente di sapere cosa è successo e, con ogni probabilità, silenzio pressoché totale o poche righe di cronaca quando, decifrati i registratori, si saprà cosa è accaduto realmente a bordo del volo 804. Così va la vita ed è inutile ogni volta invitare alla cautela, a non speculare a caldo, a non pretendere l'impossibile da chi, anche se addentrato alla materia, non può far altro che affidarsi ai pochi elementi a disposizione avvalendosi dell'esperienza di quanto accaduto in precedenti eventi ma pur sempre avvertendo che siamo nel campo delle ipotesi. Detto ciò, esponiamo alcuni elementi da tener presente in base a quanto fin qui noto.

La "scomparsa". Se nel caso di MH370 (1) è lecito e corretto parlare di scomparsa, nel caso di MS804 il quale è stato di certo interessato da un evento inaspettato a bordo ed è precipitato in mare, non ha senso usare il termine "scomparso". Il luogo della caduta è noto, auguriamoci che questa volta il localizzatore automatico di emergenza funzioni, che esso venga individuato entro trenta giorni, e non dovrebbe poi essere affatto difficile localizzare il relitto: l'incidente è avvenuto nel Mediterraneo in un punto noto e non nell'Oceano Indiano in un punto sconosciuto per cercare di individuare il quale si è dovuto ricorrere ai "ping" satellitari.

Rivendicazioni. Al momento di scrivere queste note non risultano rivendicazioni da parte di gruppi terroristici. Nel caso dell'Airbus abbattuto sul Sinai (2), la rivendicazione è giunta dopo poche ore. Di certo se si tratta di un attentato sembrerebbe essere opera di un "lupo isolato". Solitamente però i terroristi, tenendo conto dell'impatto mediatico, hanno tutto l'interesse affinché l'aereo e ciò che di esso rimane, cada sul terreno e non nelle profondità marine.

Ai confini di due FIR (3). Anche questo incidente, così come occorso per MH370 che ha iniziato ad andare fuori rotta nel passaggio di consegne fra Kuala Lumpur ed Hanoi, è avvenuto sul confine (waypoint KUMBI) fra il centro controllo di Atene e quello del Cairo. E' noto che è proprio durante queste fasi di passaggio-consegne da un centro all'altro che si possono verificare momenti di silenzio radio e di certo è in questa fase che un pilota che volesse compiere un atto insano preferirebbe operare.

Le virate. I giri improvvisamente compiuti sono stati di certo provocati dall'uomo quasi a indicare un confronto di pilotaggio fra chi voleva portare l'aereo fuori rotta e chi invece cercava di riprendere il controllo di un assetto di volo variato. A questo punto il pensiero non può non andare al 31 ottobre 1999 quando 217 persone persero la vita a bordo del volo Egyptair fra New e Cairo. L'aereo precipitò nel giro di due minuti mentre il secondo pilota per ben 11 volte ripeteva la frase "all'onnipotente mi affido". Secondo l'NTSB quell'incidente fu deliberatamente voluto dal secondo pilota, secondo le autorità egiziane quell'aereo presentava difetti tecnici. (4) Altra ipotesi da considerare è che qualcuno sia potuto entrare in cabina di pilotaggio per mettere in atto un dirottamento, o altro evento illegale, e la situazione sia precipitata facendo perdere il controllo dell'aereo. Si sa però che a bordo vi erano ben tre addetti alla sicurezza, quindi questa seconda ipotesi trova per il momento poco credito.

Il CVR (Cockpit Voice Recorder). Le virate compiute dall'aereo ci portano a evidenziare un importante particolare. Mentre nel caso di improvvisa esplosione e conseguente inflight-breakup le registrazioni non

forniscono mai indizi importanti, utili per le indagini, in questo caso sicuramente è da ritenere che la lettura del CVR porterà piena luce sull'accaduto, a meno che lo stesso non sia stato deliberatamente disattivato.

Le ore notturne. Anche questo incidente, come AF447 ed altri recenti (5), è avvenuto durante le ore notturne quando l'eventuale risposta dell'equipaggio a situazioni di criticità e di emergenza non può non risentire della stanchezza. Sappiamo bene il ruolo determinante della "fatigue" negli incidenti aerei.

(1) Si tratta del volo Malaysia Airlines fra Kuala Lumpur e Pechino che nella notte dell'8 marzo 2014 è scomparso dai cieli asiatici e viene attualmente ancora ricercato nell'Oceano Indiano. A bordo vi erano 239 persone.

(2) Ci riferiamo all'incidente occorso il 31 ottobre 2015 al volo 9268 della compagnia russa Metrojet precipitato per l'esplosione a bordo di un ordigno esplosivo mentre espletava un collegamento charter fra Sharm el Sheick e San Pietroburgo.

(3) Flight Information Region: rappresenta l'area di giurisdizione affidata a un Centro di Controllo.

(4) NTSB Final Report PB2002-910401, NTSB/AAB-02/01 e Rapporto dell'ECAA egiziana successivamente emesso, ma senza data.

(5) Oltre a AF447 precipitato nel Sud Atlantico il primo giugno 2009, ricordiamo anche il volo Ethiopian 409 precipitato nel mar Mediterraneo nella notte del 25 gennaio 2010 pochi minuti dopo il decollo da Beirut provocando la morte di tutti i 90 occupanti a bordo.

AAR- Safety Newsletter (13/16), 20 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'