

ALCUNE ANALOGIE FRA ITAVIA 870 E EGYPTAIR 804

In occasione del 42esimo anniversario sull'incidente di Ustica occorso il 27 giugno 1980 proponiamo un accostamento fra la sciagura Itavia e l'incidente avvenuto nel Mar Mediterraneo a un Airbus egiziano il 19 maggio 2016 costato la vita a 60 persone.

Iniziamo col precisare che il caso Ustica si caratterizza per una rilevante particolarità. Nell'ambito di una "normale" sciagura aerea ciò che si fa è lo studio del relitto, le analisi dei registratori di bordo, l'analisi delle comunicazioni T/B/T e sulla base delle informazioni che queste fonti forniscono, gli investigatori aeronautici professionisti, i tecnici della materia giungono a determinare le cause dell'incidente.

Per IH870 l'indagine tecnica, standard ICAO, è mancante e se si consulta la letteratura che sull'incidente è stata scritta si troverà che la stragrande maggioranza dei testi che hanno trattato l'argomento, partono tutti dalla vulgata generale di una presunta battaglia aerea che altro non è che una delle ipotesi incluse nelle 5000 pagine della Ordinanza-Sentenza del Giudice Priore, la quale ordinanza tuttavia non è un documento tecnico, ma un documento giudiziario il quale, fra l'altro, non è giunto a determinare né la causa dell'incidente, né i colpevoli.

Dobbiamo comunque ricordare come nell'ambito delle commissioni che sono state chiamate ad affiancare l'opera del Giudice istruttore, vi sono stati tecnici di fama internazionale i quali grazie al fatto che hanno potuto lavorare disponendo del relitto del DC9, sono arrivati a conclusioni unanimemente fra loro condivise le quali sono state incluse in un rapporto di oltre 1000 pagine consegnato al giudice Priore.

Le conclusioni dei tecnici chiarivano che a bordo dell'aereo nella zona toilette vi è stata una esplosione. Questa conclusione non è una teoria, non è una supposizione, non è il frutto di una telefonata anonima o di fughe di stampa, ma il risultato cui sono giunti gli investigatori dopo oltre un anno di indagini.

Fra lo stupore dei stessi tecnici i quali –sarà il caso di ricordarlo- erano stati espressamente chiamati per determinare le cause dell'incidente, il giudice Priore avvalendosi della sua facoltà di "Peritus Peritorum" non teneva conto di queste conclusioni.

In realtà se sull'incidente di Ustica si fosse condotta una specifica indagine tecnica, come in effetti prevedono le norme internazionali, le conclusioni sarebbero state quelle a cui era giunta la commissione che ha elaborato il rapporto poi consegnato al giudice Priore ("Commissione Misiti"); prendendo poi atto dell'esplosione a bordo la pratica sarebbe dovuta passare all'autorità giudiziaria per la ricerca del colpevole.

Fin qui il corretto iter che si sarebbe dovuto attuare per la sciagura di Ustica. Come e perché parliamo di analogie fra il caso Ustica e l'incidente occorso nel maggio 2016 al volo Egyptair 804?

Una prima evidente analogia è che anche per questo incidente **manca un rapporto tecnico**. Le autorità egiziane infatti malgrado il recupero dei registratori, ad oggi, ad oltre sei anni di distanza,

ancora non hanno emesso alcun rapporto investigativo sulla sciagura che è costata la vita a 66 persone. (1)

Il risultato di questo silenzio, e qui veniamo alla seconda analogia, è che in assenza di una commissione tecnica che spieghi le ragioni del disastro e su evidenti pressioni dell'opinione pubblica viene avviata (dalla Francia) una indagine per tentare di appurare le cause dell'incidente, e nel fare ciò si deve forzatamente tener conto di tutte le "voci" che sono nel frattempo circolate. Inoltre, terza analogia, dal momento che a condurre le indagini è un organismo giudiziario **non esperto di safety aeronautica** lo stesso si dovrà avvalere di consulenti e periti.

Ed ecco allora che anche per questo incidente, appunto a causa della mancanza di un rapporto tecnico, fioriscono nel frattempo mille ipotesi e dal momento che il volo originava da Parigi, a bordo si trovavano 15 cittadini francesi, non desta quindi meraviglia se la maggior parte delle notizie trapelate in questo assordante, prolungato silenzio siano state di fonte francese.

Il 13 gennaio 2017, il quotidiano francese [Le Parisien](#) pubblicava un articolo in cui si affermava che autorità francesi, non meglio specificate, ritenevano che l'aereo potesse essere precipitato in seguito ad un incendio in cabina di pilotaggio causato da una batteria del telefono surriscaldata.

Il 14 maggio 2018 veniva diffusa la notizia che parenti delle vittime avevano intentato causa contro la Apple ritenendola responsabile di quanto accaduto. Questa "pista" di indagine veniva tuttavia smentita l'anno successivo

Nel frattempo la procura di Parigi per dirla all'italiana, "apriva un fascicolo" avviando cioè una sua indagine preliminare sull'incidente. Nell'aprile 2019, un rapporto commissionato come parte dell'indagine francese e diffuso ancora una volta dal quotidiano *Le Parisien* avvertiva che quell'aereo non era idoneo al volo. In almeno quattro voli precedenti i difetti ricorrenti non erano stati segnalati dagli equipaggi e l'aereo non era stato controllato secondo quanto previsto dalle procedure vigenti. Il giorno prima del tragico volo almeno una ventina di allarmi (visivi e acustici) erano scattati nel sistema ECAM, compresi avvisi che segnalavano un problema elettrico che poteva portare a un incendio. Secondo questo rapporto, i piloti invece avrebbero resettato gli interruttori e cancellato i messaggi. Altri avvisi erano stati notati già dal 1º maggio 2016, ma furono ignorati dalla compagnia aerea.

Nel dicembre 2019, per l'esattezza il 29 di quel mese, *scoop* del Wall Street Journal il quale analizzando documenti riservati in mano alle autorità francesi affermò che una perdita di ossigeno in cabina di pilotaggio potesse essere responsabile dell'incendio, anche tenendo presente che il suono simile alla perdita ad alta pressione era stato sentito sul CVR. A complemento della notizia riportata dal Wall Street Journal oltre due anni fa, è di recente diffusione l'appendice alla storia secondo la quale il co-pilota avrebbe acceso una sigaretta che avrebbe poi causato l'incendio. (2)

Tutta questa serie di ipotesi, sarà bene precisarlo, non derivano da una indagine ufficiale tecnica, ma da una indagine giudiziaria la quale è stata avviata a causa della mancata pubblicazione da parte delle autorità egiziane di un rapporto investigativo ufficiale secondo gli standard previsti dall'ICAO. Ciò ha significato – esattamente come accaduto nel caso dell'incidente di Ustica- il

diffondersi sui media di una gran varietà di ipotesi date in pasto all'opinione pubblica ma non suffragate da riscontri tecnici.

- (1) Il 19 maggio 2016 il volo Egyptair 804 operava da Parigi al Cairo con a bordo 56 passeggeri e 10 membri di equipaggio. L'aereo era l'Airbus 320 immatricolato SU-GCC.
- (2) Sul tema accensione sigaretta nel cockpit avevamo già dedicato uno specifico articolo nella nostra newsletter 22/2022 datata 28 aprile 2022.

NL 31/2022 ; 20 giugno 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile

NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qaantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno

www.air-accidents.com

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

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.