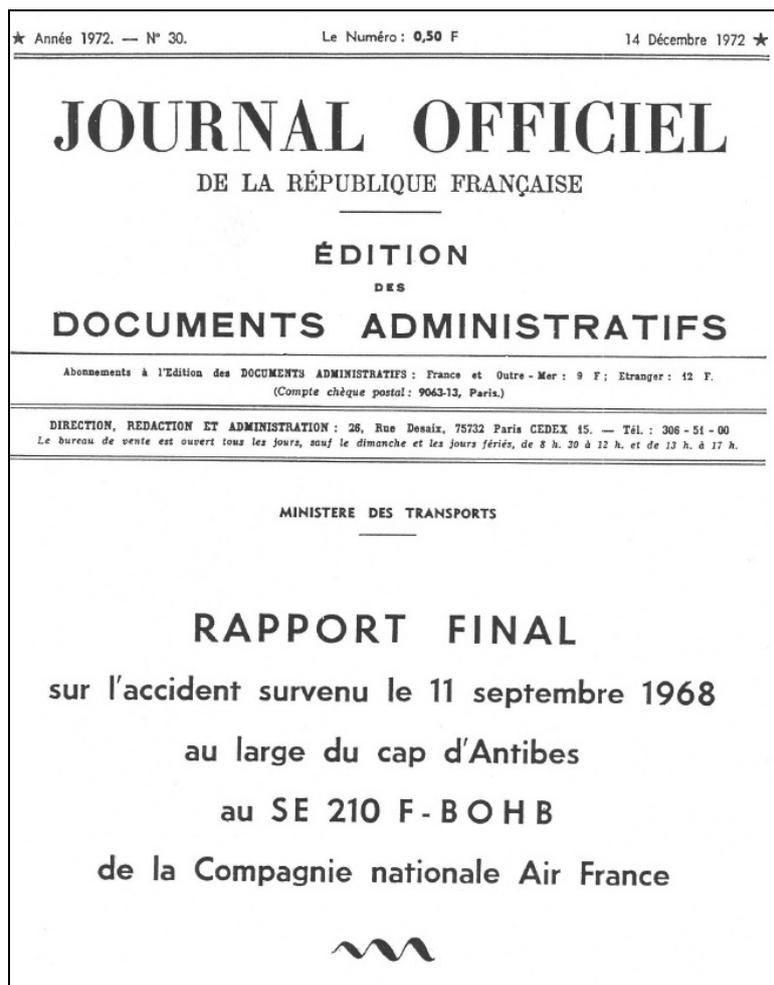


AIR FRANCE 1611: SI SPERA NELLA DESECRETAZIONE

Nel nostro libro "Quando il cielo esplode" abbiamo ampiamente trattato l'incidente occorso l'11 settembre 1968 nel mar Mediterraneo in prossimità dell'aeroporto di Nizza. (1)
Quel giorno 95 persone (89+6) persero la vita a bordo di un modernissimo Caravelle di Air France il quale decollato da Ajaccio si trovava nella fase di discesa verso l'aeroporto di Nizza. (2)
Quando a dicembre del 1972 esce il rapporto investigativo questo concluderà indicando quale probabile causa:

"La commission a conclu que la perte de F-BOHB avait pour cause un incendie dans la cabine, incendie don't elle n'a pu déterminer l'origine."

[La commissione ha concluso che la perdita di F-BOHB è stata causata da un incendio in cabina, la cui origine non si è stato in grado di determinare.]"



Il dramma si consuma in appena due minuti. Alle **09.31:20** il volo contatta il settore avvicinamento di Nizza con un messaggio di routine, e appena ventisei secondi dopo alle **09.31:46** il comandante avverte “abbiamo un incendio a bordo, chiediamo l’atterraggio di emergenza”. Alle **09.32:28** si ode la frase “niente da fare se continua così precipitiamo.”

Nessuna altra comunicazione giungerà dal velivolo.

Alle 09.33:20 il radar batte per l’ultima volta la traccia del bireattore quando esso si trovava a 22 miglia a sud della pista 05 di Nizza dove sarebbe dovuto atterrare.

Alle 11.20 un velivolo dei soccorsi individua una larga chiazza di cherosene e detriti a sud di Capo d’Antibes.

E’ da notare che il pilota ha parlato di fuoco a bordo ma non di esplosione. L’ipotesi di un incendio nella toilette situata nella parte posteriore seguì in pratica la notizia dell’incendio a bordo, tuttavia non durò a lungo. Il 21 settembre 1968 il settimanale *Paris Match* pubblica un articolo intitolato “i 268 secondi di agonia del Caravelle Ajaccio-Nizza” Secondo quanto si poteva leggere nel servizio nell’area dell’incidente erano in corso esercitazioni militari aeronavali e l’aereo sarebbe stato colpito per errore da un missile che in realtà avrebbe dovuto colpire obiettivi da esercitazione. Il fatto che il missile fosse caricato senza carica esplosiva spiegherebbe la mancata distruzione del velivolo. In pratica per i piloti del volo 1611 si sarebbe trattato di uno scontro con un oggetto volante che potrebbe aver danneggiato i motori e prodotto un incendio. Va ricordato che il Caravelle aveva i due motori posti alla fine della fusoliera.



Nel frattempo si era costituita l'Associazione delle vittime , AFVCCAN, *Association des Familles de Victimes du Crash de la Caravelle Ajaccio-Nice* la quale tenacemente ha portato avanti una campagna atta ad appurare se dietro la spiegazione ufficiale si nascondesse un’altra verità. Nel novembre del 2007 in una trasmissione della BBC su radio4 venne avanzata l’ipotesi del missile; il 10 maggio 2011 un ex militare dichiarò in una trasmissione televisiva sul canale francese TF1 di aver preso visione durante il suo periodo di servizio di un rapporto che indicava in un missile lanciato dall’esercito la causa dell’incidente (3).

Il 2 settembre 2015 il presidente dei giudici inquirenti di Nizza, Alain Chemama, aveva ricevuto i fratelli Paoli, membri dell'AFVCCAN, accompagnati da uno dei loro due avvocati, Paul Sollacaro.

Sono poi seguite tre anni di indagini da parte della gendarmeria di Nizza e prendendo atto che l'ipotesi del missile era del tutto attendibile, il 28 marzo 2018, Alain Chemama, ha chiesto ufficialmente a Edouard Philippe, Primo Ministro, la declassificazione di documenti civili e militari relativi al disastro e l'eliminazione della segretezza su tutte le esercitazioni militari dell'11 settembre 1968 avvenute nel sud-est della Francia. Alain Chemama vuole accedere a specifici documenti classificati "Difesa segreta" al fine di appurare cosa accadde e finalizzare in tal modo l'azione legale.

Ora la Commissione ministeriale ha sessanta giorni per decidere se accettare la richiesta o rigettarla.

Dobbiamo ricordare che pochi mesi prima dell'incidente al Caravelle di Air France, il 24 marzo 1968, un Viscount della compagnia Aer Lingus era precipitato nel canale di San Giorgio in Irlanda provocando la morte di tutti i 61 occupanti ed anche per questo evento era stata avanzata l'ipotesi dell'abbattimento per errore con un missile. Evidentemente in quell'anno molte nazioni erano impegnate in lanci di prova di nuovi missili. La causa della sciagura è ancora oggi oggetto di accesi dibattiti.

(1) "Quando il cielo esplode" Bombe e missili contro aerei di linea, Logisma Editore, ottobre 2016

(2) Si trattava del modello immatricolato F-BOHB; l'aereo era stato consegnato nell'aprile di quell'anno e aveva effettuato soltanto 1.001 ore di volo

(3) Si tratta del personaggio indicato come il super-testimone, Michel Laty, malato terminale il quale è poi deceduto nel dicembre del 2011.

Safety Newsletter 39/2018 del 19 Settembre 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

01/2018 : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)

02/2018 : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)

03/2018 : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)

04/2018 : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)

05/2018 : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)

06/2018 : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)

07/2018 : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)

08/2018 : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)

09/2018 : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)

10/2018 : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)

11/2018 : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)

12/2018 : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)

13/2018 : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)

14/2018 : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)

15/2018 : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)

16/2018 : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)

17/2018 : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
18/2018 : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
19/2018 : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
20/2018 : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
21/2018 : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
22/2018 : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
23/2018 : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
24/2018 : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
25/2018 : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
26/2018 : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
27/2018 : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
28/2018 : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
29/2018 : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
30/2018 : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
31/2018 : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)
32/2018 : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)
33/2018 : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)
34/2018 : Incidente Junker 52,: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
35/2018 : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
36/2018 : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)
37/2018 : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare(30 agosto 2018)
38/2018 : Medellin: confermata mancanza di carburante (9 settembre 2018)

www.air-accidents.com