

EGYPTAIR 804: LA BEA FRANCESE ROMPE IL SILENZIO

Di fronte al silenzio delle autorità egiziane nel fornire informazioni sull'incidente occorso al volo MS804 precipitato nel Mar Mediterraneo oltre due anni orsono (1), l'ente investigativo aeronautico francese BEA ha deciso di rompere il silenzio. Va ricordato che oltre al fatto che l'Airbus 321 incidentato era un velivolo di progettazione francese a bordo di quel volo, Parigi-Cairo, si trovavano anche dodici passeggeri di nazionalità francese.

Lo scorso luglio la BEA ha emesso il seguente comunicato che qui riportiamo integralmente tradotto in lingua italiana.

“A seguito dell'incidente avvenuto il 19 maggio 2016 sul Mar Mediterraneo con un Airbus 320 (SU-GCC) operato da EgyptAir, è stata immediatamente avviata un'inchiesta sulla sicurezza. In conformità con i regolamenti internazionali in vigore, poiché l'incidente si è verificato in acque internazionali, l'Egitto, in quanto Stato di immatricolazione e Stato dell'operatore dell'aeroplano, è incaricato di svolgere questa indagine. BEA ha nominato un rappresentante accreditato per rappresentare la Francia come stato di progettazione dell'aeroplano, assistito dai consulenti tecnici del costruttore di aeromobili, Airbus. Anche la statunitense NTSB ha nominato un rappresentante accreditato in quanto gli Stati Uniti sono lo Stato di fabbricazione del motore.

La Francia ha contribuito all'inchiesta sulla sicurezza sin dall'inizio. Inizialmente, il lavoro della BEA consisteva nel fungere da consulente della sua controparte egiziana e quindi nel partecipare alle operazioni di ricerca marina per il ritrovamento del relitto dell'aeromobile. Allo stesso tempo, i tre Stati hanno collaborato alla raccolta e all'analisi dei primi elementi disponibili - in particolare i messaggi ACARS.

Una volta trovato il relitto, i detriti sono stati ispezionati e i registratori di volo anch'essi recuperati sono stati inviati immediatamente al Cairo per iniziare il lavoro di recupero e lettura dei dati. Queste operazioni, prese e decise collettivamente dagli specialisti egiziani, americani e francesi, non sono riuscite a decifrare i dati registrati a causa dei gravi danni ai supporti dati. Era quindi necessario un lavoro di riparazione avanzata ed è stato chiesto alla BEA di eseguirlo nel suo laboratorio in Francia.

Il lavoro sui registratori di volo è stato effettuato sotto l'autorità dell'ispettore investigativo egiziano, nei locali BEA, e all'inizio di luglio 2016 i dati dei due registratori di volo sono stati estratti, letti e decodificati.

Durante questo lavoro, le autorità egiziane hanno pubblicato i seguenti elementi sull'incidente:

- I registratori di volo hanno smesso di funzionare mentre l'aereo era in crociera ad un'altitudine di 37.000 piedi;
- I sistemi dell'aeromobile hanno inviato messaggi ACARS che indicano la presenza di fumo nei servizi igienici e nella baia avionica;
- I dati dal registratore dati confermano questi messaggi;
- La riproduzione del registratore vocale della cabina di pilotaggio rivela, in particolare, che l'equipaggio ha menzionato l'esistenza di un incendio a bordo;
- Diversi pezzi di detriti sono stati recuperati dal luogo dell'incidente. Alcuni di questi avevano segni di essere stati sottoposti a temperature elevate e tracce di fuliggine.

Una volta che i dati dei registratori di volo sono stati recuperati, le autorità egiziane hanno continuato il loro lavoro in Egitto.

In aggiunta, la BEA ha raccolto i seguenti elementi:

- Un segnale proveniente da un trasmettitore di localizzazione di emergenza è stato inviato alle 00:37, cioè circa otto minuti dopo la trasmissione dell'ultimo messaggio ACARS;

- I dati provenienti da un radar primario greco (inviato dalle autorità greche al BEA) mostrano che l'aereo era sceso in spirale fino alla collisione con la superficie marina.

Sulla base di questi elementi, BEA ritiene che l'ipotesi più probabile sia quella di un incendio scoppiato nella cabina di pilotaggio mentre l'aereo stava volando alla sua altitudine di crociera, e che l'incendio si sia diffuso rapidamente con conseguente perdita di controllo dell'aereo.

Da parte sua, la controparte egiziana della BEA ha annunciato a dicembre 2016 la scoperta di tracce di esplosivo su resti umani. Affermò che, in conformità con la legislazione egiziana, questa scoperta ha obbligato gli investigatori a trasferire il dossier al procuratore generale egiziano, che da quel momento avrebbe assunto la conduzione delle indagini.

I suggerimenti avanzati dalla BEA relativamente a ulteriori analisi sui detriti e sui dati registrati non sono stati accolti e gli elementi tecnici dell'indagine già raccolti dall'Egitto, compresi quelli forniti dal BEA, sono protetti dall'indagine giudiziaria egiziana.

Nel tentativo di continuare la missione investigativa sulla sicurezza, la BEA ha chiesto di incontrare il Procuratore Generale egiziano. Ciò è avvenuto alla fine di maggio 2018. In questo incontro, le autorità egiziane spiegarono che poiché era stato determinato che vi era stato un atto illecito, l'inchiesta ora rientrava nella esclusiva competenza delle autorità giudiziarie.

La controparte egiziana della BEA non ha tuttavia pubblicato la relazione finale che avrebbe consentito alla BEA di esprimere le sue eventuali divergenze di opinioni come previsto dai regolamenti internazionali.

La BEA ritiene che sia indispensabile disporre di questa relazione finale al fine di avere la possibilità di comprendere la causa dell'incidente e fornire alla comunità aeronautica le lezioni sulla sicurezza del volo che potrebbero prevenire futuri incidenti.

Come accennato in precedenza, BEA ritiene che l'ipotesi più probabile sia la rapida diffusione di un incendio e vorrebbe che le indagini su questa ipotesi siano proseguite nell'interesse della sicurezza aerea.

BEA è altresì pronta a continuare la collaborazione con la sua controparte egiziana qualora quest'ultima dovesse riavviare l'indagine su questo incidente.”

Quindi secondo il *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses* francese, l'incidente sarebbe stato causato da un improvviso e incontrollabile incendio a bordo. A questo punto val la pena ricordare quanto accaduto il 29 luglio del 2011 all'aeroporto del Cairo quando nel cockpit di un Boeing 777 sempre dell'Egyptair durante la fase di imbarco si sviluppò un improvviso incendio e solo per il particolare che l'aereo era ancora a terra non si registrarono vittime (2).

In quell'occasione il rapporto emesso a settembre del 2012 precisò che la causa probabile era da ricercarsi in un "Guasto elettrico o cortocircuito provocato dal riscaldamento elettrico dei tubi flessibili nel sistema di ossigeno dell'equipaggio di condotta." Il testo completo delle conclusioni è riportato più sotto.

Rimane da chiarire l'inspiegabile silenzio delle autorità egiziane anche alla luce della normativa ICAO che prevede l'emissione di un rapporto entro 12 mesi dall'evento.



Immagini riferite all'incidente del 29 luglio 2011 e tratte dalla pagina 13 e 71 del rapporto emesso dalle autorità egiziane, in quel caso appena 14 mesi dopo l'evento

3 Conclusions:

Probable causes for the accident can be reached through:

- Accurate and thorough reviewing of the factual information and the analysis sections
- Excluding the irrelevant probable causes included in the analysis section

Examination of the aircraft revealed that the fire originated near the first officer's oxygen mask supply tubing, which is located underneath the side console below the no. 3 right hand flight deck window. Oxygen from the flight crew oxygen system is suspected to have contributed to the fire's intensity and speed.

The cause of the fire could not be conclusively determined. It is not yet known whether the oxygen system breach occurred first, providing a flammable environment or whether the oxygen system breach occurred as a result of the fire.

Accident could be related to the following probable causes:

1. Electrical fault or short circuit resulted in electrical heating of flexible hoses in the flight crew oxygen system. (Electrical Short Circuits: contact between aircraft wiring and oxygen system components may be possible if multiple wire clamps are missing or fractured or if wires are incorrectly installed).
2. Exposure to Electrical Current

Conclusioni sull'incidente del 29 luglio 2011 tratte dalla pagina 66 del rapporto investigativo egiziano

(1) L'incidente è avvenuto il 19 maggio 2016. Tutte morte le 66 persone a bordo, 56 passeggeri e 10 membri di equipaggio.

(2) Boeing 777 (SU-GBP). L'aereo avrebbe dovuto operare il volo 667 dal Cairo a Jeddah. I servizi anti-incendio aeroportuali intervennero nel giro di tre minuti.

Safety Newsletter 42/2018 del 10 Ottobre 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)
39/2018 : AIR FRANCE 1611, si spera nella desecretazione (19 settembre 2018)
40/2018 : MH370 e l'ennesima presunta localizzazione (27 settembre 2018)
41/2018 : Mancata strage a SFO: stanchezza sotto accusa (28 settembre 2018)

www.air-accidents.com