

## MS 804: C'È QUALCOSA CHE NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DELLE NOTIZIE.

### Quinta Newsletter sull'incidente all'Airbus 320 volo MS804.

Dobbiamo annotare una ennesima notizia che contraddice quanto fin qui ci hanno fatto credere. Il canale televisivo francese M6 ha riportato la notizia che i controllori del Cairo avrebbero ricevuto una chiamata radio che c'era fumo e bordo e sarebbe stata fatta una rapida discesa. Questa informazione se confermata contraddice clamorosamente le prime notizie diffuse secondo le quali non ci sarebbero state chiamate di emergenza provenienti dal velivolo.

Se a questa "rivelazione" aggiungiamo anche il ritardo nella diffusione dei dati ACARS che alla fine sono stati comunque resi pubblici non da fonte egiziana, abbiamo un quadro ben triste di come viene gestita questa indagine.

I dati ACARS non sono dati che si possono tenere nascosti in una indagine aeronautica; lo stesso dicasi per lo scambio di comunicazioni radio. Quindi è veramente inspiegabile e senza senso voler tacere quello che domani tutti sapranno. Oggigiorno l'opinione pubblica -ma soprattutto i parenti delle vittime- si aspettano notizie, specialmente quelle che sono a conoscenza delle autorità preposte, in tempo reale e non al rallentatore, centellinandole e facendole provenire dalle più disparate fonti. **Se vi è stata una comunicazione radio di fumo a bordo, per quale motivo non è stata subito resa nota? Per caso oltre al fumo è stato comunicato qualche altro particolare "spiacevole"?**

E dal momento che l'incendio a bordo sta assumendo un ruolo sempre più determinante vogliamo precisare quanto segue.

Nelle nostre precedenti newsletters abbiamo sostenuto che tre minuti sono troppo pochi per giustificare lo sviluppo di un incendio tale da far precipitare un aereo e abbiamo citato a tal proposito gli esempi di Swissair 111, SAA 295 e Varig 820. (1) Tutti casi di aerei precipitati a causa di incendi sviluppatisi a bordo i quali eventi però sono stati caratterizzati da tempi prolungati nei quali gli aerei sono rimasti in volo, ed inoltre va precisato che i piloti erano sempre riusciti a tenere aperti i canali radio con i controllori a terra. Ebbene andando indietro nel tempo, troviamo un evento avvenuto l'11 maggio 1996 che val la pena ricordare non fosse altro per non venir tacciati di aver dimenticato quanto avvenuto a bordo del volo 592 di ValuJet.

In quella giornata il DC9-32 della compagnia a basso costo ValuJet era decollato da Miami alle 2.04pm con destinazione Atlanta e aveva a bordo 110 persone (105+5).

Intorno alle 2.10pm a bordo qualcuno iniziò ad avvertire odore di bruciato. In quello stesso momento, contrariamente a ciò che prescrivono le regole, un attendente di cabina aprì la porta del cockpit per avvertire il comandante del fumo e fuoco che si erano sviluppati in cabina passeggeri. I due piloti malgrado la situazione di emergenza contattarono Miami avvertendo che chiedevano di tornare immediatamente allo scalo di partenza. Dopo appena un minuto da questa chiamata il pilota chiese di conoscere se vi era uno scalo nei pressi di dove in quel momento si trovava l'aereo. Alle 2.13:42 l'aereo era scomparso dal radar e alle 2.14:40 precipitava nell'Everglades. Tutti morti a bordo principalmente per asfissia, a causa dell'aria divenuta irrespirabile.

Quindi l'incidente Valujet 592 rappresenta un caso di *fire in flight* che ha portato a terra un aereo nel giro di una manciata di minuti, più o meno lo stesso tempo occorso a MS804. Tuttavia quanto questo incidente possa essere preso come esempio nel corso delle attuali indagini sull'incidente all'Airbus egiziano è un fatto alquanto dubbio dal momento che a bordo del DC9, nel compartimento cargo al di sotto della cabina passeggeri erano state caricate, contrariamente a quanto prescritto dalle regole sugli *hazardous material*, ben 100 generatori chimici di ossigeno scaduti, i quali erano stati imballati come "COMAT" ovvero materiale di compagnia. Nel cargo manifest altra informazione inesatta: i contenitori venivano riportati come "empty oxy canisters" invece di specificare correttamente "expired oxygen generators".

Le prove fatte dimostrarono l'alta incendiabilità dei generatori che veniva esacerbata dal particolare che gli stessi non erano stati confezionati secondo gli standard previsti e tutto ciò spiegava anche il motivo del rapidissimo diffondersi delle fiamme in cabina passeggeri e cockpit.

Precisato quanto sopra anche per dovere di cronaca, ribadiamo che in incendi "normali" i precedenti insegnano che l'equipaggio ha il tempo di mantenere i contatti radio e di informare i controllori su ciò che sta accadendo. Non è una questione di "radiocronaca" quanto piuttosto che rendendo edotto il controllore del tempo dell'impatto e del punto geografico, i soccorsi in caso di ammaraggio possono essere decisamente più spediti e mirati.

(1) Rimandiamo il lettore alle precedenti Newsletters per avere ulteriori dettagli su questi tre incidenti tutti causati da incendio a bordo.

*AAR- Safety Newsletter (17/16), 23 Maggio 2016*

[www.air-accidents.com](http://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 640 ....E 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'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI