

EGYPTAIR 804, IN MANCANZA DEL RAPPORTO UFFICIALE....

Il 19 maggio 2016 il volo Egyptair 804 partito dall'aeroporto di Parigi Charles de Gaulle e diretto al Cairo scomparve nel mar Mediterraneo alle 02:45 locali (UTC+2) sul confine aereo fra la giurisdizione di Atene e del Cairo. (1) Tutti gli occupanti a bordo (56+10) persero la vita.

Poco prima che l'aereo scomparisse dai radar, l'ACARS (2) del velivolo ha trasmesso in automatico la presenza di fumo nelle toilette e nell'alloggiamento dell'avionica, ma i controllori di volo non hanno ricevuto nessun *mayday* dai piloti.

Il 20 maggio 2016 alcuni rottami della fusoliera vennero rinvenuti a circa 290 chilometri a nord di Alessandria d'Egitto. Circa quattro settimane dopo l'incidente, sul fondale marino, vennero inoltre individuate le sezioni principali del relitto, comprese entrambe le scatole nere.

Il 15 dicembre 2016 le autorità egiziane dichiararono che erano state trovate tracce di esplosivo sui corpi dei passeggeri facendo ritenere possibile l'ipotesi terroristica. La notizia comunque venne smentita da fonti francesi 5 mesi dopo, spingendo le indagini verso l'ipotesi più plausibile dell'incendio accidentale.

Fin dal luglio del 2018, la BEA francese (3), che era intervenuta nelle indagini in quanto il velivolo era un Airbus ritenne che l'ipotesi più probabile era quella di un incendio scoppiato nella cabina di pilotaggio mentre l'aereo stava volando alla sua altitudine di crociera, e che l'incendio si fosse rapidamente diffuso in modo incontrollato con conseguente perdita di controllo del velivolo. Da parte sua, la controparte investigativa egiziana annunciò a dicembre 2016 la scoperta di tracce di esplosivo su resti umani. Affermò che, in conformità con la legislazione egiziana, questa scoperta obbligava gli investigatori a trasferire il dossier al procuratore generale egiziano, che da quel momento avrebbe assunto la conduzione delle indagini; in pratica si passava dall'indagine tecnica a quella penale. Da allora nulla più è trapelato sulle cause dell'incidente.

Della vicenda, il primo particolare da evidenziare è che l'avvio di un'indagine penale non esclude lo svolgimento dell'indagine tecnica la quale va in ogni caso conclusa e inviata all'ICAO. Inoltre dobbiamo annotare come pur facendo parte la Egyptair della IATA, pur prevedendo l'ICAO, cui l'Egitto aderisce, che le autorità aeronautiche del paese interessato debbono rilasciare al più presto il rapporto investigativo che spieghi le cause dell'incidente, sono trascorsi ormai 6 anni e nessun rapporto ufficiale investigativo sulla sciagura è stato emesso. E non conoscendo le ragioni della sciagura non si può certo determinare di chi è la responsabilità della sciagura, nè fornire alla comunità internazionale informazioni utili su come evitare il ripetersi di incidenti simili. (4)

Dal momento che il volo originava da Parigi, a bordo si trovavano 15 cittadini francesi e 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; sono state notate analogie tra la posizione in cui il copilota aveva riposto il suo iPad e iPhone 6S (immagini fornite dalle telecamere dell'Aeroporto Charles de Gaulle di Parigi) e i dati forniti dai

messaggi ACARS che suggerivano un incendio accidentale sul lato destro della cabina di pilotaggio, proprio accanto alla posizione del copilota.

Il 14 maggio 2018 veniva diffusa la notizia che parenti delle vittime avevano intentato causa contro la Apple ritenendola responsabile di quanto accaduto. (5)



Questa “pista” di indagine veniva tuttavia smentita l’anno successivo (6) :

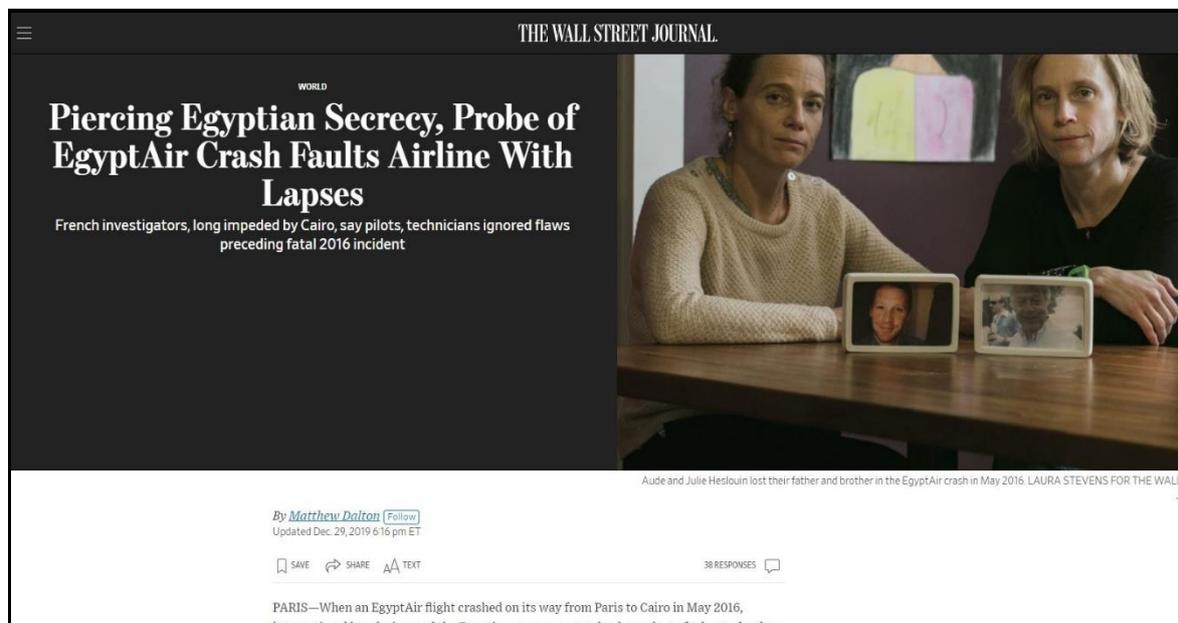


Nel frattempo dal momento che da parte francese era stata esclusa l’ipotesi terroristica, la procura di Parigi per dirla all’italiana, “aprirebbe un fascicolo” avviando cioè una sua indagine preliminare sull'incidente.

Ma le ipotesi non dovevano esaurirsi qui. 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 (7), 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 1° maggio 2016, ma furono ignorati dalla compagnia aerea.

Nell'ottobre 2018, gli uffici della BEA francese vennero perquisiti onde cercare di fornire informazioni agli investigatori giudiziari francesi.

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 (*vedi immagine sottostante*). (8)



A complemento della notizia riportata dal Wall Street Journal oltre due anni fa, è di questi giorni l'appendice circa la sigaretta che il co-pilota (sempre avendo presente che il fumo si era avviato dalla parte destra del cockpit) avrebbe acceso.

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 mancanza da parte delle autorità egiziane di un rapporto investigativo ufficiale secondo gli standard previsti dall'ICAO.

Al termine di questa nostra carrellata su questo tragico evento nel quale 66 famiglie hanno perso i loro cari, la domanda che ci si deve porre è se è davvero accettabile che l'autorità aeronautica di un paese facente parte della comunità internazionale dell'industria aerea civile possa così facilmente eludere i suoi compiti non informando la pubblica opinione sul perché un suo aereo è precipitato in mare causando la morte di tutti i 66 occupanti. Se ciò avvenisse su un volo domestico con passeggeri tutti di nazionalità della bandiera della compagnia aerea, sarebbe certamente comprensibile (ma non giustificabile) il tentativo di occultare le cause della sciagura. Ma quando si operano voli internazionali da aeroporti stranieri, un tale comportamento omissivo dovrebbe comportare interventi appropriati da parte delle autorità aeronautiche. A bordo di quell'aereo erano presenti cittadini appartenenti a ben **11 nazionalità differenti** oltre a quella egiziana, per la precisione:

30 egiziani;
15 francesi;

2 iracheni;
1 britannico;
1 belga;
1 canadese;
1 kuwait;
1 sudanese;
1 saudita;
1 chad;
1 portoghese;
1 algerino

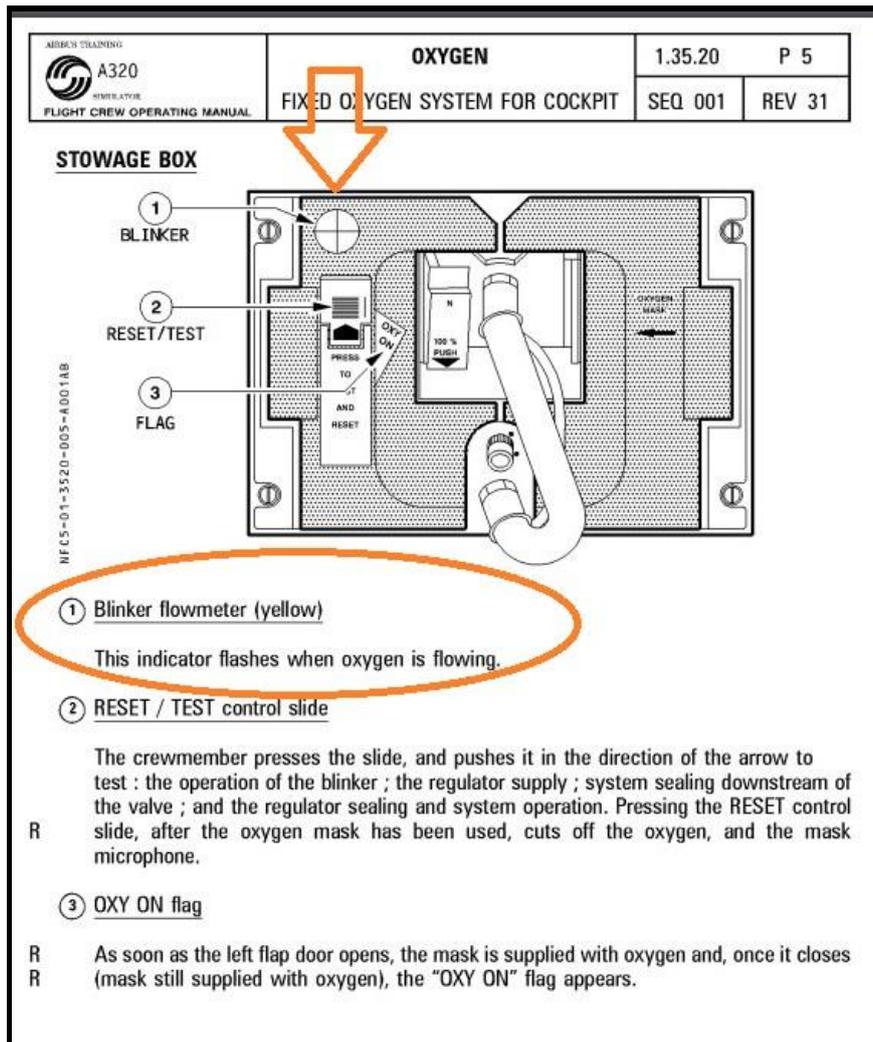
Quando si svolge un servizio di linea internazionale e si accettano a bordo cittadini di diverse nazionalità dovrebbe essere un obbligo morale, oltrechè tecnico, informare sulle cause di un incidente.

Punti da chiarire. Quanto fin qui narrato altro non è che una sintesi delle “fughe” di notizie apprese dai media. Di certo se si deve andare in tribunale per chiedere un risarcimento per negligenza o colpe quello che serve sarebbe un rapporto tecnico stilato secondo i dettami dell’ICAO, altrimenti è facile immaginare i difensori della parte coinvolta che parlano di “speculazioni” non comprovate da dati di fatto. I messaggi ACARS, una delle poche cose che non può essere smentita, confermano le letture di fumo e hanno rivelato significativi danni da fuoco nella sezione anteriore dell’aereo. Ma, ad esempio, mentre c'erano avvertimenti sui sistemi di riscaldamento dei finestrini, c'erano anche allarmi antifumo nella toilette e nel vano avionico sotto il pavimento. Come avrebbe fatto il fuoco ad arrivare fin lì sotto? Altro punto da chiarire è quello del sibilo udito dal CVR imputato ad una fuoriuscita di ossigeno. Guardate le immagini che seguono tratte dal manuale Airbus. (9)

Quell’indicatore da noi evidenziato nell’immagine sottostante denominato “Blinker” (lampeggiante) in caso di ossigeno in uscita dovrebbe accendersi, il manuale operativo dell’Airbus avverte infatti *“this indicator flashes when the oxygen is flowing”*. E’ possibile che il copilota accenda una sigaretta in presenza di questa spia in funzione?

Ancora, la maschera ad ossigeno dell’A-320 si trova all’interno di uno scompartimento chiuso, che a sua volta ha un coperchio. Nel cockpit c’è poi un estintore nel caso in cui scaturissero delle fiamme vive. I controlli pre-volo prevedono di controllare il selettore sulla modalità “Normal” (quindi non su 100% flusso continuo) e comunque l’Airbus 320 andava in giro da diverse ore quindi si sarebbe scaricata la bombola se la perdita fosse stata di notevole entità. No, l’ipotesi sigaretta desta molte perplessità.

Ciò che è realmente auspicabile è che le autorità egiziane escano allo scoperto, emettendo un rapporto ufficiale nel quale chiariscono cosa è accaduto quella notte del 19 maggio 2016 a bordo del volo 804, in caso contrario le inchieste condotte in modo “indipendente” rischiano di alimentare una interminabile marea di ipotesi. L’opinione pubblica non può certo accontentarsi del fatto che oggi i voli da Parigi al Cairo di Egyptair portino il numero 802 in sostituzione dell’804.



- (1) Il volo era svolto dall'Airbus 320-232 immatricolato SU-GCC
- (2) L'ACARS (acronimo di *Aircraft Communication Addressing and Reporting System*) è un sistema di datalink digitale tra aeromobili e stazioni di terra in uso dal 1978. Il protocollo è stato sviluppato inizialmente da ARINC per inviare tramite telex informazioni sulla fase del volo dell'aeromobile (*al gate, taxi, in volo, atterrato*) per motivi amministrativi. Negli anni a seguire fino ad oggi, viene utilizzato a vari scopi, dal controllo del traffico aereo, fino a sistema di diagnostica dalle compagnie aeree, permettendo fra l'altro di accorciare i tempi logistici di manutenzione.
- (3) La BEA, Bureau de Enquêtes et d'Analyses, è l'ente che in Francia studia gli incidenti aerei e la sicurezza del volo. <https://www.wsj.com/articles/piercing-egyptian-secrecy-probe-of-egyptair-crash-faults-airline-with-lapses-11577645533>
- (4) Leggere a tal proposito la newsletter 42/2018 da noi emessa nell'ottobre 2018 dal titolo "MS804: la BEA francese rompe il silenzio."
- (5) <https://9to5mac.com/2018/05/14/egyptair-804-iphone-ipad/>
- (6) <https://www.macitynet.it/iphone-e-ipad-non-hanno-causato-lincidente-aereo-egyptair-ms804/>
- (7) Electronic Centralized Aircraft Monitor
- (8) Wall Street Journal del 29 dicembre 2019. Articolo di Matthew Dalton "Piercing Egyptian Secrecy, Probe of Egyptair crash faults airline with lapses" [aprendo un varco nel silenzio egiziano, una inchiesta sull'incidente di Egyptair punta il dito contro carenze della compagnia aerea]
- (9) Airbus, Flight Crew Operating Manual.

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

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.