

## L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA

Non c'erano italiani a bordo e pertanto, come nostra consuetudine, la cosa è caduta nel dimenticatoio, ma per quei Paesi che avevano connazionali coinvolti, gli strascichi sull'incidente del 19 maggio 2016 sono lunghi dall'essersi esauriti.

Nella notte del 19 maggio 2016 precipitava nel Mar Mediterraneo l'Airbus 320 di Egyptair (SU-GCC), in volo fra Parigi e il Cairo con a bordo 66 persone.

Nello stesso giorno la Civil Aviation Authority greca emetteva il seguente comunicato:

Egypt Air flight MSR 804, A320 en route from Paris to Cairo entered ATHINAI FIR at 02:24 am local time. It was Radar identified and cleared by the competent Air Traffic Controller for the flight path.

At 02:48 am local time, the flight was transferred to the next Area Control Center Sector and was cleared by the ATC for the exit point of ATHINAI FIR. The pilot was jocund and thanked in Greek.

At 03:27 am local time, ATHINAI Area Control Center tried to communicate with the flight for transfer of communication and control from ATHINAI FIR to CAIRO FIR.

Despite the repetitive calls, the flight did not respond and thus the Air Traffic Controller called on the emergency frequency without response.

At 03:29 am local time the flight was over the boundary point, between ATHINAI and CAIRO FIRs.

At 03:29:40 am local time the flight signal was lost from radar, almost 7 NM south/southeast from KUMBI point (boundary point, between ATHINAI and CAIRO FIRs), within Cairo FIR.

Immediate assistance of the Hellenic Air Force radars was requested for possible target tracking, with no avail.

At 03:45 am local time Search and Rescue (SAR) operations were activated through **JRCC (Joint Rescue Coordination Center)**, **NAOP (National Air Operations Center)** and **ADIC (Air Defense Information Center)**, while updating the Egyptian Civil Aviation Authorities.

Quindi alle 03.29 l'Airbus della Egyptair sorvolava il confine fra le due regione di Informazione volo (FIR) fra Atene e Cairo ovvero il waypoint KUMBI il quale è situato a 33.71N, 28.75E

**Solo quaranta secondi dopo (03.29:40) la traccia radar si è interrotta.**

Il 20 maggio l'agenzia spaziale europea ESA in un suo comunicato avisava che il satellite Sentinel 1 aveva avvistato una macchia di olio che si estendeva *"The 2 km-long slick is located at 33°32' N / 29°13' E – about 40 km southeast of the last known location of the aircraft."*

In poche parole per pochi secondi l'aereo è precipitato nella FIR egiziana anziché greca, quindi in base all'Annesso 13 quello che l'ICAO individua come "the State of Occurrence" era l'Egitto. Un tale particolare aggiunto al fatto che l'aereo coinvolto batteva bandiera egiziana (*"State of Registry"*) ha fatto sì che lo svolgimento delle indagini diventasse interamente di competenza delle autorità del Cairo. Le quali però ad oggi, agosto 2017, ancora non hanno emesso alcun rapporto investigativo ufficiale ne tantomeno preliminare o "ad interim" come prevedono le norme ICAO.

**6.6 Recommendation.**— *The State conducting the investigation should release the Final Report in the shortest possible time and, if possible, within twelve months of the date of the occurrence. If the report cannot be released within twelve months, the State conducting the investigation should release an interim report on each anniversary of the occurrence, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.* (1)

A bordo dell'aereo oltre a 30 cittadini egiziani vi erano anche 15 cittadini francesi (2) e la Francia aveva quindi un doppio motivo per seguire da vicino questa vicenda, innanzitutto in quanto coinvolta come "State of Manufacture" (Airbus) e poi per l'alto numero di connazionali periti nell'incidente. Proprio in quanto l'aereo era un Airbus e la casa costruttrice sarebbe stata coinvolta nelle indagini i parenti delle vittime avevano senz'altro un motivo in più per sperare di conoscere con rapidità le cause della tragedia. Fra l'altro non va dimenticato l'aspetto assicurativo in quanto i risarcimenti sono ben differenti se la causa dell'incidente è imputabile al vettore (es. manutenzione) o ad altre cause (es. terrorismo).

Il 18 novembre del 2016 dal momento che i corpi delle vittime erano stati recuperati, una protesta da parte delle famiglie delle vittime del disastro ha avuto luogo di fronte all'ambasciata egiziana a Parigi per chiedere il rimpatrio dei corpi, nonché notizie sullo stato di avanzamento delle indagini. Finalmente il 17 dicembre la procura egiziana autorizzava il rimpatrio dei corpi delle vittime (3) ma circa le cause, fino ad oggi, silenzio totale.

Il 20 maggio 2017 a un anno di distanza nuovo corteo di fronte all'ambasciata egiziana a Parigi con il comitato delle vittime che ha reclamato di avere notizie sulle indagini "come previsto dalla Convenzione di Montreal."

L'associazione dei parenti delle vittime si è lamentata del fatto che nonostante le loro numerose rimostranze al governo di François Hollande, "per chiedere spiegazioni dall'Egitto, nessuna azione ufficiale è, a quanto pare, stata presa dalla Francia" (4)

In conclusione di queste note di aggiornamento sull'incidente a MS804 due punti meritano di venir sottolineati:

Con ogni probabilità se l'incidente fosse avvenuto solo pochi secondi prima quando l'Airbus ancora si trovava sotto la zona di controllo ellenica, oggi quasi certamente i parenti delle vittime un rapporto almeno preliminare sulla sciagura lo avrebbero avuto. Inoltre, a nostro parere, l'ICAO dovrebbe dotarsi di mezzi più incisivi per obbligare gli Stati aderenti all'Organizzazione e soprattutto che dispongono di proprie compagnie aeree, ad ottemperare agli obblighi previsti dalle normative internazionali.

(1) ICAO, Annesso 13, Capitolo 6 "Responsabilità dello Stato che conduce le investigazioni"

(2) Questa la nazionalità dei 56 passeggeri: 30 egiziani, 15 francesi, 2 iracheni, 1 britannico, belga, canadese, kuwait, saudita, sudanese, chad, portoghese algerino.

(3) France24.com 17 dicembre 2016: "L'Egypte va rendre le dépouilles des victimes du volé Egyptair Paris-Le Caire aux familles"

(4) <http://www.ladepeche.fr/article/2017/05/20/2578527-les-familles-des-victimes-veulent-savoir.html>

## **Safety Newsletter 35/2017 del 19 Agosto 2017**

### **Newsletters emesse nel corso del 2017:**

**(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "Other Investigation Reports")**

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCRENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DI CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)     ./.
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
- 30/2017:** LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
- 31/2017:** UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
- 32/2017:** QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)
- 33/2017:** IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)
- 34/2017:** SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)