

FINALMENTE IL RAPPORTO SU EGYPTAIR 804: BOMBA

Dopo 8 anni e 5 mesi di attesa finalmente in data 30 ottobre scorso il Ministero dell'Aviazione Civile Egiziana ha pubblicato un pesante Rapporto investigativo (663 pagine) sull'incidente fatale occorso il 19 maggio 2016 all'Airbus 320 di Egyptair in servizio fra Parigi CDG e Cairo con a bordo 66 persone (56+10) tutte decedute. (1)

Alle ore 23.22 (UTC) l'Airbus entrava nello spazio aereo Greco ad un'altitudine di 37.000 piedi e veniva autorizzato dall'ATC ellenico a procedere verso il Waypoint "Kumbi" punto di confine fra la FIR di Atene e quella del Cairo. Alle ore 00.30 l'aereo si trovava sette miglia nautiche oltre Kumbi (quindi nella FIR sotto il controllo egiziano) e a quel punto scompariva dagli schermi radar.

Le investigazioni hanno appurato che una bomba era stata piazzata nell'area galley a diretto contatto con la cabina di pilotaggio e quando è esplosa l'aereo precipitava senza dare la possibilità ai piloti di lanciare alcun segnale di emergenza. Nell'immagine che segue abbiamo evidenziato in verde l'area "galley" ove era celato l'ordigno esplosivo.

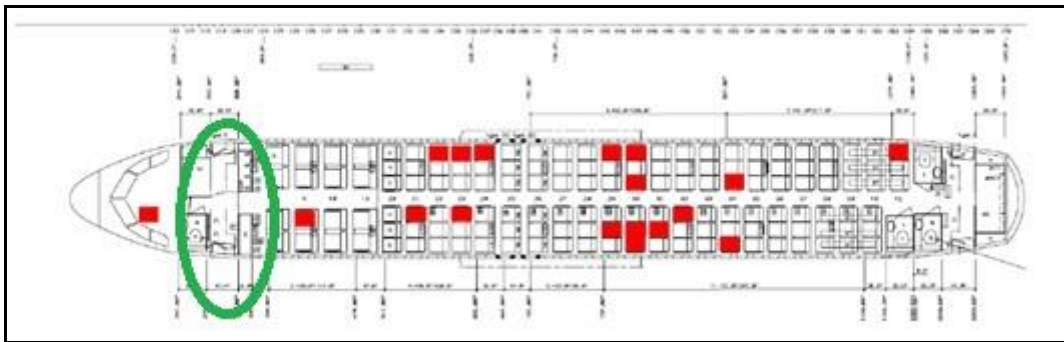


Immagine tratta dalla pagina 270 del Rapporto Investigativo

Il rapporto nella sua conclusione precisa che la conduzione di volo dell'aereo è stata incontrollabile, poiché l'aereo e l'equipaggio sono stati gravemente danneggiati dal fuoco e dal fumo. In dettaglio:

“La triplice commissione ha concluso che: Il passaggio di un pacco esplosivo contenente due sostanze esplosive (TNT e DNT), secondo le analisi chimiche dell'Autorità di Medicina Legale, nei carrelli dei pasti dell'equipaggio, collocati nell'area di preparazione dei cibi “la cambusa” direttamente nella zona posteriore alla cabina di pilotaggio dell'aereo, e la sua detonazione dopo un certo tempo trascorso, provocando una carenza in quell'area e la rottura del tubo della linea dell'ossigeno, che passa vicino a quell'area dietro la cucina, con conseguente perdita della bombola di ossigeno nella cabina di pilotaggio e l'innescò di un incendio a causa della disponibilità di (ossigeno - il contenuto del locale - un'adeguata fonte di calore dal luogo dell'esplosione). L'incendio termina quando la bombola di ossigeno si esaurisce, determinando l'assenza di ossigeno nella cabina di pilotaggio, con conseguente formazione di monossido di carbonio tossico, che si combina con l'emoglobina del sangue per formare un composto carbossiemoglobinico, che provoca letargia e perdita di coscienza che può portare alla morte.”

Fra i fattori contribuenti, il rapporto cita:

- L'evento di incendio/fumo si è verificato molto rapidamente e l'equipaggio di volo è stato disattivato.
- Diversi sistemi del velivolo si sono guastati.
- L'esplosione ha provocato un flusso di ossigeno nella cabina di pilotaggio che ha contribuito a diffondere l'incendio/fumo.

Attendiamoci adesso interminabili polemiche sul particolare che nessun gruppo ha rivendicato l'attentato e sul particolare che a bordo dell'aereo vi erano ben tre agenti della security. Non mancheremo di aggiornarvi.

- (1) Airbus 320-232 (SU-GCC) c/n 2088
- (2) Rapporto EGAI2016-01 datato 30 Ottobre 2024.

NL 64/2024 30 novembre 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	02/01/2024
✓	NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	03/01/2024
✓	NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	04/01/2024
✓	NL 04/24	Nuovi guai per il 737	06/01/2024
✓	NL 05/24	737: una serie problematica	09/01/2024
✓	NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14/01/2024
✓	NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23/01/2024
✓	NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19/02/2024
✓	NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19/02/2024
✓	NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23/02/2024
✓	NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26/02/2024
✓	NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	09/03/2024
✓	NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23/03/2024
✓	NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20/04/2024
✓	NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21/04/2024
✓	NL 16/24	Una investigazione da manuale	29/04/2024
✓	NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	02/05/2024
✓	NL 18/24	La compagnia più sicura	05/05/2024
✓	NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16/05/2024
✓	NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21/05/2024
✓	NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21/05/2024
✓	NL 22/24	Ustica e Israele	30/05/2024
✓	NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	02/06/2024
✓	NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10/06/2024
✓	NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11/06/2024
✓	NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12/06/2024
✓	NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15/06/2024
✓	NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26/06/2024
✓	NL 29/24	Morire nel cockpit	27/06/2024
✓	NL 30/24	Ogni 28 giugno	28/06/2024
✓	NL 31/24	Volo Itavia 897	29/06/2024
✓	NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	02/07/2024
✓	NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10/07/2024
✓	NL 34/24	La reputazione di Boeing	13/07/2024
✓	NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19/07/2024
✓	NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	22/07/2024
✓	NL 37/24	Ancora una compagnia Nepalese	25/07/2024
✓	NL 38/24	Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27/07/2024
✓	NL 39/24	ACARS: Una telescrivente a bordo	03/08/2024
✓	NL 40/24	ATR72 precipita in Brasile	10/08/2024
✓	NL 41/24	Gli anni delle carrette del cielo	22/08/2024
✓	NL 42/24	Batterie al litio e sicurezza volo	06/09/2024
✓	NL 43/24	Asia a rischio per i pontefici	10/09/2024
✓	NL 44/24	Fumi tossici a bordo dell'A380	11/09/2024
✓	NL 45/24	Torniamo sulle batterie al litio	20/09/2024
✓	NL 46/24	Tre punti da ponderare su MH370	22/09/2024
✓	NL 47/24	Quello scontro sul cielo di Nettuno	29/09/2024
✓	NL 48/24	Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30/09/2024
✓	NL 49/24	La Porta del cockpit	03/10/2024
✓	NL 50/24	Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04/10/2024
✓	NL 51/24	Componenti non conformi per il Boeing 787	06/10/2024
✓	NL 52/24	Altro capitano morto in volo	10/10/2024
✓	NL 53/24	La localizzazione di velivoli incidentati	10/10/2024
✓	NL 54/24	Bird strike sempre in agguato	18/10/2024
✓	NL 55/24	Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18/10/2024
✓	NL 56/24	L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20/10/2024
✓	NL 57/24	Attuali criticità della sicurezza volo	27/10/2024
✓	NL 58/24	Rischio catastrofe causa fumi tossici	28/10/2024
✓	NL 59/24	Fuel Dumping nel Tirreno	11/11/2024
✓	NL 60/24	Attrezzo manutenzione dimenticato nel motore	16/11/2024
✓	NL 61/24	Problemi ai motori Pratt & Whitney	24/11/2024
✓	NL 62/24	Incidente al 737 di DHL	25/11/2024
✓	NL 63/24	Il nodo Età dei Piloti	29/11/2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

info@ibneditore.it

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it