

MH17 E QUEL PRECEDENTE DEL 4 OTTOBRE 2001

Man mano che vengono diffuse fotografie sui rottami del Boeing 777 malese (MH17) possiamo avere un quadro più preciso di quanto possa essere realmente accaduto al velivolo e di come esso sia stato “colpito”.

Sui rottami disponibili sono evidenti molti fori di grandezza contenuta compatibili con l'esplosione di un missile terra-aria ma, è questo il particolare nuovo, l'esplosione non sarebbe avvenuta centrando una qualche parte del velivolo, bensì l'aereo potrebbe essere stato oggetto di una esplosione ravvicinata avvenuta entro il raggio di una cinquantina di metri. Si tratta di quel genere di esplosioni che rilasciano una rosa di piccole schegge che hanno un effetto devastante sul presunto obiettivo. I fori indicherebbero una direzione esterno-interno e sono talmente numerosi da far propendere per la teoria dell'esplosione ravvicinata dal momento che una esplosione per impatto diretto, come pure un'esplosione catastrofica dei motori avrebbe certamente prodotto differenti squarci sulle lamiere.

Sulla base di questi aggiornamenti, è d'obbligo ricordare quanto avvenuto in data 4 ottobre 2001 sulla zona del mar Nero ad un altro aereo di linea.

In quella data un Tupolev 154 della compagnia aerea russa Siberia Airlines (Sibir Airlines) precipitò nel Mar Nero provocando la morte di tutti i 78 (66+12) occupanti a bordo. L'aereo era decollato da Tel Aviv ed era diretto a Novosibirsk in Russia. L'esatto punto di impatto è situato nel Mar Nero a circa 180 km a sud della nota località di Sochi. Un Antonov 24 armeno che si trovava nell'area segnalò di aver visto un velivolo esplodere in volo e precipitare, chiedendo all'ente di controllo se fossero in atto esercitazioni militari. Pochi dubbi quindi che il trireattore di fabbricazione sovietica fosse esploso in volo e l'incidente fra l'altro avveniva ad appena un mese di distanza dai tragici eventi del 9/11.

Inizialmente vi fu un intenso scambio di accuse fra Russia e Ukraina ma fu chiaro fin dall'inizio che originando il volo da Tel Aviv si poteva escludere con ragionevole certezza che a bordo fosse stato imbarcato un terrorista o un ordigno esplosivo. Ad oggi il caso è ancora dibattuto nelle aule di tribunali e questo certo non fa ben sperare su come e quando si potrà fare reale chiarezza per MH17 e le sue 298 vittime.

Il Tupolev della Sibir volava alla quota di crociera di 36.000 piedi (ancora più alto quindi rispetto a MH17 che si trovava a FL 330) quando il centro di controllo russo di Sochi improvvisamente perse il contatto radio. L'autorità sovietica per l'aviazione civile, la Interstate Aviation Committee, dichiarò che il velivolo era stato abbattuto da un missile ucraino S-200 (SA-5 Gammon) lanciato durante una esercitazione militare. Il missile aveva mancato il suo target drone, aveva proseguito nella sua traiettoria ed infine aveva esploso un rosone di schegge shrapnel a 50 piedi (meno di 20 metri) di distanza del Tupolev 154. (1)

In località Capo Opuk, l'Ukraina disponeva di una base missilistica ove venivano testati missili S-200 ma il portavoce del ministero della difesa Konstatin Khivrenko precisò che tenendo conto di dove l'incidente era avvenuto, della direzione di lancio e dell'autonomia dei missili in uso nel poligono di tiro, l'incidente non poteva essere stato causato da un S-200 sia pur lanciato per errore. Le autorità ukraine precisarono infatti che i missili in questione disponevano di un sistema di autodistruzione che avrebbe permesso

l'autoeliminazione nel caso di un lancio sbagliato verso un errato bersaglio. Tuttavia negli Stati Uniti *"unnamed US officials claimed that the aircraft was brought down by a long-range air defence missile fired during exercises by Ukrainian armed forces"* (2).

"Si ritiene invece possibile che per errore, magari con i radar momentaneamente accecati dalle misure elettroniche che venivano attuate da un battaglione specializzato, un'unità di lancio possa avere fatto partire un missile antiaereo S-200 verso il bersaglio sbagliato. Oppure si ipotizza che lo stesso missile, dopo avere mancato il bersaglio originario a seguito delle misure elettroniche, abbia autonomamente deciso di «seguire» un bersaglio molto più grosso e che emanava più calore."(3)

Nel novembre del 2003 un accordo per compensare i parenti delle vittime, quale gesto umanitario e non certo significando alcuna ammissione di colpa, venne raggiunto fra i governi di Ucraina e di Israele, ma non pochi parenti delle vittime rifiutarono di accettare i compensi mandando avanti cause individuali nei tribunali ucraini. Gli strascichi del caso, responsabilità e risarcimento ancora oggi vengono dibattuti nelle aule dei tribunali.

Precisando che nell'anno 2001 l'Ucraina ancora non era stata interessata dai problemi di secessione e collegando l'incidente della Sibir Airlines agli odierni avvenimenti, tutto sembra indicare che potendo scegliere altra rotta, sarebbe meglio girare al largo da quella area ove i missili sembrano venir lanciati con estrema facilità.

1) Agenzia RIA Novosti del 28 maggio 2012: *"The Moscow-based Interstate Aviation Committee, a civil aviation authority within the Commonwealth of Independent States (CIS), ruled that the crash was caused by an accidental Ukrainian S-200 missile strike during military training exercises.*

However, the Kiev Interregional Economic Court of Appeal, in early September 2011, refused to accept a claim by the Russian airline to recover damages from the Ukraine Ministry of Defense and the State Treasury of Ukraine for the accident."

2) www.telegraph.co.uk del 5 ottobre 2001: *"Airliner blasted out of sky"*; in un successivo articolo datato 13 ottobre (Ukraine admits it shot down Russian Airliner) si può leggere: *"Evhen Marchuk, the chairman of Ukraine's security council, conceded that the plane had probably been brought down by "an accidental hit from an S-200 rocket fired during exercises"*.

3) Citato da: *"Appunti Metodologici sul disastro di Ustica"* di Claudio Pizzi, pag. 191