

## LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES

In un momento in cui le amministrazioni statunitense e britannica hanno preso provvedimenti per vietare il trasporto in cabina passeggeri di laptop e tablets di dimensioni più grandi dei normali telefoni portatili, sarà bene fare il punto su ciò che è stato appurato durante il corso delle indagini seguite all'incidente occorso il 2 febbraio 2016 all'Airbus 321 della Daallo Airlines del quale da noi non si è più parlato dal momento che per i nostri media, come da consueta prassi, se a bordo non vi sono italiani è inutile dedicare tempo e spazio all'evento. Nel precisare che la restrizione adottata da Usa e UK riguarda voli provenienti da specifiche aree geografiche (1) ripercorriamo gli avvenimenti.

Il 2 febbraio del 2016 l'A321 di proprietà Hermes Airlines, operato però dalla somala Daallo (SX-BHS) era decollato alle ore 11.00 tempo locale da Mogadiscio diretto a Djibouti (2). A bordo 7 membri di equipaggio e 74 passeggeri. Erano trascorsi circa quindici minuti con l'aereo che ancora non aveva raggiunto la quota di crociera e si trovava a 14.000 piedi, quando una violenta esplosione avveniva all'interno della cabina passeggeri sul lato destro proprio nella parte sovrastante l'attacco dell'ala.



L'esplosione non aveva danneggiato i comandi dell'aereo e l'equipaggio poteva condurre il velivolo in emergenza all'aeroporto di Aden. All'interno della cabina i passeggeri venivano fatti accomodare in area distante dal foro carlinga. Fra loro vi erano due feriti mentre risultava evidente che vi era una persona mancante. Successivamente il corpo esanime del passeggero mancante verrà ritrovato nei pressi della città somala di Dhiiqaaley.

Veniva appurato che la maggior parte dei passeggeri imbarcati sull'A321 erano in realtà prenotati su un volo della Turkish Airlines il quale era stato cancellato. L'aereo della Turkish sarebbe dovuto giungere a Mogadiscio da Djibouti ma non partì da quest'ultimo aeroporto per motivi meteo. Tale particolare ha contribuito a far diffondere la voce che le autorità turche avessero avuto *sentore* che il loro volo in uscita da Mogadiscio avrebbe potuto essere oggetto di un attentato. (3)

Il 13 febbraio con una email il gruppo di al-Shabab rivendicava l'attentato ammettendone però il parziale fallimento dal momento che non si era riusciti ad abbattere l'aereo.

Le indagini sono state condotte dalla SAAIA (Somalia Air Accident Investigation Authority) con l'ausilio dei servizi di *intelligence* di vari paesi ed anche prima della rivendicazione era chiaro che a bordo del velivolo era avvenuta una deflagrazione con tracce di esplosivo chiaramente individuate.

L'investigazione appurava che una bomba celata all'interno di un laptop era stata portata nella cabina dell'aereo da un passeggero condotto sottobordo con una sedia a rotelle e poi, una volta a bordo, accomodato in un posto situato nella fila 15 (4), la fila che si trova sopra l'ala.

**Dobbiamo ricordare che le file di poltrone situate in prossimità dell'attacco alare sono sempre "le preferite" dagli attentatori in quanto una esplosione in questa area può provocare un conseguente incendio del carburante contenuto nei serbatoi alari con gli immaginabili effetti catastrofici che ne possono derivare. (5)**

Le indagini della SAAIA hanno portato all'arresto di una ventina di persone fra dipendenti aeroportuali e ufficiali governativi risultati essere complici o fiancheggiatori dell'attentato circa il quale però non è stato definitivamente chiarito se la vittima fosse a conoscenza o meno dell'esplosivo contenuto all'interno del laptop.

Ricordiamo che due mesi prima dell'incidente di Mogadiscio, il 31 ottobre 2015, era avvenuta la sciagura aerea del Sinai con 224 persone morte a bordo dell'A321 della Metrojet in volo da Sharm el-Sheikh a San Pietroburgo (lattina esplosiva), mentre ancora negli ambienti aeronautici si è in attesa di conoscere le cause che hanno provocato la scomparsa nel Mar Mediterraneo dell'A320 di Egyptair avvenuta il 19 maggio 2016 durante il volo Parigi-Cairo (66 vittime).

Vi è da ritenere che dietro il provvedimento adottato da Stati Uniti e Gran Bretagna vi siano ulteriori sviluppi investigativi circa la possibilità che il "fallito" attentato al volo Daallo Airlines possa ora essere replicato con maggiore precisione ed efficacia distruttiva.

(1) I paesi di provenienza colpiti dal provvedimento sono i seguenti: Arabia Saudita, Egitto, Giordania, Kuwait, Marocco, Qatar, Turchia, UAE.

(2) Di non semplice spiegazione la nazionalità della compagnia in oggetto la quale è in effetti controllata da capitale somalo ma è basata nella free-zone dell'aeroporto di Dubai ed ha il suo hub sullo scalo di Djibouti. Inoltre a complicare lo scenario va detto che il velivolo incidentato è di proprietà della Hermes Airlines, un vettore ellenico.

(3) Questa versione è stata riportata in data 9 febbraio da *World News, Somalia News, Mareeg* : <https://web.archive.org/web/20160210091619/http://www.mareeg.com/turkish-airlines-had-a-prior-knowledge-of-the-terror-attack-of-daallo-airlines/>

(4) In alcuni casi viene indicata la fila quindici, in altri la fila sedici.

(5) Vedi Avianca 27 novembre 1989 e il mancato disastro di Philippine Airlines 11 dicembre 1994. "Quando il Cielo esplode" Antonio Bordini, Logisma 2016; pagg. 164-168

Credito foto: Harun Maruf

**Newsletters emesse nel corso del 2017:**

- 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 "SCREENSAVER" 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 DO 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)