

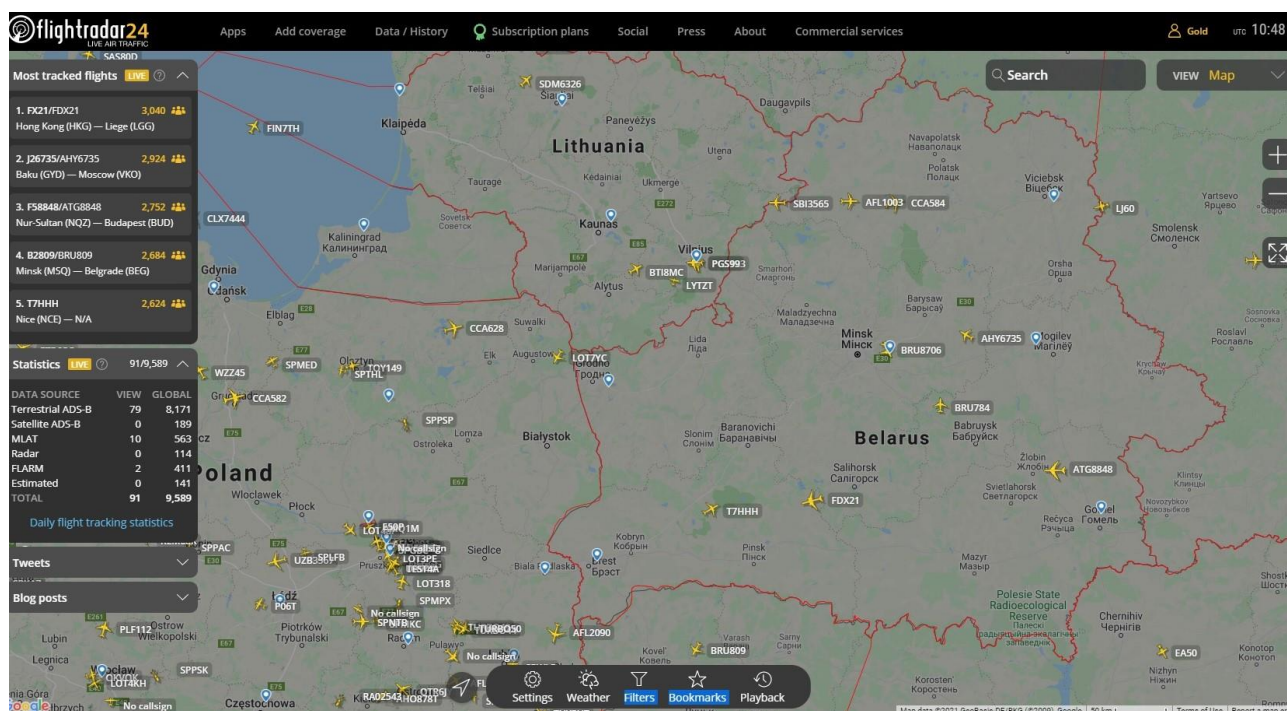
## QUEL PRECEDENTE DI EGYPTAIR 2843

10 ottobre 1985. Le autorità Usa vengono informate dall'intelligence israeliana, che i quattro terroristi del Fronte di Liberazione della Palestina, che solo pochi giorni prima avevano dirottato la nave da crociera italiana Achille Lauro al largo delle coste egiziane, e responsabili dell'uccisione a sangue freddo del turista americano ebreo in sedia a rotelle, Leon Klinghoffer, si trovavano nel campo d'aviazione di Al Maza, vicino al Cairo. Vengono inoltre informate che l'Egitto stava progettando di trasportare i terroristi palestinesi fuori dal paese, presumibilmente a Tunisi, come passeggeri a bordo di un aereo di linea EgyptAir. Alle 16:15 di quel pomeriggio, un Boeing 737 EgyptAir, volo 2843, decollò dal Cairo per la Tunisia, con i quattro dirottatori, accompagnati da Abu Abbas, Mohammed Oza - capo delle operazioni militari della PLF e funzionario dell'OLP, e diversi membri dell'unità antiterrorismo egiziana - Forze 777. La nave ammiraglia della task force della Sesta Flotta, la USS Saratoga, sotto il comando del contrammiraglio David E. Jeremiah, era stata incaricata di intercettare quello volo. Quando gli F14 intercettarono il volo in quel momento, l'equipaggio del Boeing 737 dell'EgyptAir, in comunicazione radio con Tunisi si vide negare il permesso di atterrare, così come la loro seconda richiesta per Atene. Entrati in contatto radio con l'EgyptAir su una frequenza VHF, gli F14 chiesero un dirottamento immediato verso la base italiana di Sigonella. Inizialmente il capitano del 737 si rifiutò di obbedire ma circondato dai velivoli militari fu giocoforza accettare e dirottò verso Sigonella, affiancato da F-14 Tomcat su ogni ala. Il volo atterrò alle 18:45 a Sigonella ove le forze americane circondarono l'aereo di linea, ma si trovarono a loro volta circondate dalla sicurezza militare italiana e iniziò una complessa trattativa. Alla fine, dopo cinque ore di negoziati, e con la consapevolezza che le truppe italiane avevano l'ordine, confermato dal presidente Francesco Cossiga, di usare la forza se necessario per impedire agli americani di partire con i prigionieri, gli Stati Uniti riconobbero la rivendicazione italiana di giurisdizione sui terroristi con l'assicurazione che i dirottatori sarebbero stati immediatamente arrestati, e processati per omicidio. Per la cronaca la storia non terminò qui e si protrasse fra polemiche e colpi di scena nei mesi seguenti.

**Possiamo considerare questa intercettazione come un precedente di quanto avvenuto il 22 maggio scorso al volo Ryanair Atene-Vilnius (FR4978)?** In risposta possiamo solo dire che quell'aereo Egyptair per quanto "civile" non effettuava un volo schedato regolare. E ribadiamo pertanto quanto detto, ovvero che sarebbe ben difficile ricercare precedenti con connotati politici simili all'incidente del 22 maggio scorso. Di solito le cronache ci dicono che, un atterraggio forzato e/o un'intercettazione (scramble) si verifica a causa di tasse di navigazione non pagate, per mancanza del permesso di sorvolo o per interruzione delle comunicazioni radio. Ogni paese pubblica le procedure di intercettazione, in modo che i piloti sappiano come rispondere a un'intercettazione militare. Fra i tanti esempi che potremmo citare ricordiamo che l'Indonesia nel gennaio 2019 ha costretto un aereo di Ethiopian Airlines ad atterrare a Bantam. Nel 2016, l'Iran ha costretto un aereo della Fly Dubai ad atterrare in Iran, in seguito ad un errore nella preparazione del suo piano di volo. Anche il Perù è noto per aver costretto alcuni aerei in rotta ad atterrare a causa di problemi con i permessi di sorvolo. Ma in tutti questi esempi non troveremo mai casi di passeggeri da arrestare perché sgraditi al paese che si sta sorvolando.

Circa le sanzioni imposte alla Bielorussia, malgrado diversi paesi e organismi dell'aviazione hanno invitato le compagnie aeree e gli operatori a evitare lo spazio aereo della Bielorussia dopo l'illegale intercettazione, uno sguardo allo spazio aereo Bielorosso **effettuato in data 27 maggio alle 12.48** ora italiana (1), mostrava lo spazio del paese in questione sorvolato da :

- Fedex (B777) immatricolato in Usa;
- Due velivoli della Belavia, la compagnia nazionale del Belarus, uno dei quali proveniente da Istanbul;
- Un 747 della Aerotranscargo immatricolato in Moldavia;
- Un volo della Azerbaijan Airlines diretto a Mosca da Baku;
- Un volo della compagnia russa S7;
- Un volo della Air China (A350) da Francoforte a Pechino;
- Un volo Aeroflot.



Sembrirebbe quindi che non tutti abbiano aderito all'invito di evitare il sorvolo. La Bielorussia è un paese di discrete dimensioni ed è il principale spazio aereo tra la Russia e la Polonia, e l'Europa occidentale. Secondo le regole attualmente in vigore al di sopra del livello di volo 275 nella Regione Informazione volo in questione (UMMV) è disponibile uno spazio aereo di rotta libera, il che significa che è possibile pianificare rotte dirette tra i vari punti di entrata e di uscita. Dal momento poi che l'Ucraina, confinante con Bielorussia e Russia, ha molteplici avvisi e restrizioni dello spazio aereo che impediscono a molti operatori di sorvolare il loro spazio aereo, la Bielorussia è una rotta commerciale abbastanza importante **per gli aerei che viaggiano dall'Europa occidentale alla Russia.**

Quanto avvenuto il 22 maggio cosa significa per un operatore aereo che oggi potrebbe sorvolare lo spazio aereo bielorusso? Si corrono rischi? La risposta a questa domanda è abbastanza facile. A bruciapelo ognuno di noi capisce che quanto accaduto è un incidente unico, che non si ripeterà; ma sarebbe errato impostare il tal modo il problema. Le convenzioni e gli accordi che proteggono l'aviazione civile sono e devono continuare ad essere rispettate. **Sui cieli bielorusi non è stato dirottato un 737 irlandese: è l'aviazione come sistema che è stata dirottata, e non per impellenti questioni tecniche di safety ma per meri scopi politici.**

L'ICAO ha rilasciato brevi dichiarazioni online esprimendo preoccupazione, ma sono in attesa che le circostanze dell'incidente siano ulteriormente investigate.

Paradossalmente proprio lo scorso anno, nel 2020, il governo bielorusso con l'intenzione di favorire l'aumento dei collegamenti aerei con altri paesi ha annunciato che avrebbe offerto Minsk come hub di quinta libertà, permettendo agli operatori stranieri di fare scalo a Minsk e volare verso altre destinazioni a lungo raggio. Ora dopo quanto accaduto la pur allettante offerta troverà ben poche aerolinee disposte ad accettarla.

(1) Dati e immagine tratti da *Flightradar24.com*

**NL 34/2021 ; 27 maggio 2021**

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

#### **Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)**

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo

NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio



"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. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:  
[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)