

## SVILUPPI DEL DIROTTAMENTO RYANAIR 4978

Questa newsletter illustra gli sviluppi che hanno fatto seguito agli avvenimenti del 23 maggio 2021 quando il volo Ryanair 4978 operato dalla filiale polacca Buzz in servizio internazionale di linea dall'aeroporto di Atene, all'aeroporto di Vilnius, in Lituania, è stato dirottato. (1) Quel giorno il velivolo, mentre sorvolava lo spazio aereo bielorusso, venne dirottato dal governo bielorusso verso l'aeroporto nazionale di Minsk a causa di presunti comunicati di Hamas che avvertivano di bombe a bordo del velivolo. Giunto a Minsk due dei suoi passeggeri, l'attivista e giornalista di opposizione Roman Protasevich e la sua fidanzata Sofia Sapega, vennero arrestati dalle autorità bielorusse. L'aereo è stato poi autorizzato a ripartire dopo sette ore, raggiungendo Vilnius, sua destinazione, con otto ore e mezza di ritardo. A bordo del B737 132 persone (126+6).



Nella mappa che vi mostriamo appare evidente che una volta entrato nello spazio aereo bielorusso la distanza fra il Boeing 737 e Minsk, dove è stato forzato ad atterrare, è superiore a quella che l'aereo doveva percorrere per giungere a Vilnius sua destinazione originale. Già questo particolare di per se stesso avrebbe dovuto far sorgere qualche dubbio circa l'opportunità di dirottare. Comunque dal momento che il velivolo in quel momento era nello spazio aereo bielorusso a bordo si è preferito "accettare" il dirottamento su Minsk.

Dopo che è apparso chiaro lo scopo dell'atterraggio a Minsk, il dirottamento è diventato un caso di interesse internazionale. Lo stesso giorno del dirottamento, la procura lituana ha immediatamente aperto un'indagine preliminare ai sensi degli articoli del codice penale "Dirottamento di un aeromobile" e "Pratiche proibite sul trattamento di persone secondo il diritto internazionale". Poiché l'aeromobile era registrato in Polonia ed era quindi soggetto alla legge polacca, il 24 maggio anche il procuratore generale della Polonia ha ordinato l'apertura di un'indagine sul caso. Il 14 giugno Protasevich ha partecipato a una conferenza stampa durante la quale il capo delle forze aeree bielorusse Igor Golub tenne a precisare che

non c'era stata "nessuna intercettazione, nessuna deviazione forzata dal confine di Stato o atterraggio forzato dell'aereo Ryanair". Un giornalista della BBC presente alla conferenza ha affermato che Protasevich si trovava chiaramente sotto costrizione. Poiché a bordo dell'aereo c'erano quattro cittadini americani, anche l'FBI ha indagato sull'incidente e il 20 gennaio 2022 il Procuratore degli Stati Uniti per il Distretto meridionale di New York ha accusato quattro funzionari bielorusi di associazione a delinquere finalizzata alla pirateria aerea. Il 9 agosto 2021, il direttore dell'aeroporto nazionale di Minsk Vyacheslav Khoroneko è stato inserito nella *Specially Designated Nationals and Blocked Persons* degli Stati Uniti in quanto persona responsabile di aver reso possibile l'atterraggio del volo FR4978 nel suo aeroporto.

*Belaeronavigatsia*, l'impresa statale bielorusa responsabile della regolamentazione dello spazio aereo e del controllo del traffico aereo in Bielorussia, è stata sanzionata dalla UE e il 15 febbraio 2023 l'impresa ha perso la causa contro le sanzioni presso la Corte di Giustizia della UE.



L'ICAO nel gennaio 2022 ha emesso un primo rapporto investigativo sull'incidente nel quale fra l'altro si afferma che *"durante i controlli prima della partenza ad Atene in Grecia e dopo varie perquisizioni dell'aeromobile in Bielorussia e Lituania non è stata trovata alcuna bomba né prove della sua esistenza, si ritiene pertanto che l'allarme bomba sia stato deliberatamente falso. La comunicazione consapevole di informazioni false che mettono in pericolo la sicurezza di un aeromobile in volo è un reato ai sensi dell'articolo 1 della Convenzione di Montréal."* (2)

Nel rapporto ICAO viene fatta una approfondita indagine dei messaggi email che quel giorno le autorità bielorusse avevano "ricevuto" e in base ai quali -questa la versione di Minsk- era stato richiesto al volo FR4978 di dirottare su Minsk:

*Secondo il Dipartimento dell'aviazione della Bielorussia, il 23 maggio 2021 alle 09:25:16 (12:25:16 locali) è stata ricevuta un'e-mail nella casella di posta elettronica generica info@airport.by, la cui schermata è riprodotta nell'Appendice H. 2.2.2. L'e-mail conteneva il seguente testo: "Noi, soldati di Hamas, chiediamo che Israele cessi il fuoco nella Striscia di Gaza. Chiediamo che l'Unione Europea abbandoni il suo sostegno a Israele in questa guerra. Sappiamo che i partecipanti al Delphi Economic Forum stanno tornando a casa il 23 maggio con il volo FR4978. Su questo aereo è stata piazzata una bomba. Se non soddisfatte le nostre richieste, la bomba esploderà il 23 maggio sopra Vilnius. Allahu Akbar".* (3)



Le e-mail di allarme bomba vennero ricevute da altri quattro aeroporti (Bucarest, Sofia, Atene, Vilnius). Ma le indagini condotte da enti occidentali hanno appurato che i tempi di ricezione delle stesse non combaciano con i tempi in cui l'aereo è stato invitato a dirottare. Sembra insomma che prima vi sono stati i messaggi radio lanciati dal centro controllo di Minsk, e poi sono state "costruite" le email. Si tratta di pochi minuti di sfalsamento ma tali da far dubitare sulla correttezza dell'operato del centro controllo di Minsk.

Le informazioni ottenute dalla Svizzera attraverso le autorità lituane mostrano che solo un'e-mail è stata inviata all'aeroporto di Minsk (info@airport.by) alle 09:56:45 (12:56:45 locali). Sebbene la Bielorussia abbia mostrato al FFIT una copia di un'email ricevuta alle 09:25 UTC (12:25 locali) nella casella di posta dell'aeroporto di Minsk (info@airport.by), le informazioni ottenute dalla Svizzera attraverso le autorità lituane non mostrano che tale email sia stata inviata alla casella di posta dell'aeroporto di Minsk (info@airport.by).

Alla FFIT (Fact-Finding Investigation Team) inoltre non sono state fornite copie elettroniche salvate delle e-mail ricevute all'indirizzo info@airport.by nel loro formato originale, poiché, secondo il Dipartimento di Cybersecurity e Information Technology dell'Aeroporto Nazionale di Minsk, i messaggi su tale indirizzo e-mail vengono memorizzati solo per sette giorni, dopodiché vengono automaticamente sovrascritti. Al FFIT è stata fornita un'immagine (screenshot) di un'e-mail, quindi i metadati non erano esaminabili. Sebbene il team abbia visionato i file delle e-mail salvate durante la visita in loco, il Dipartimento dell'aviazione bielorusso ha risposto alla richiesta del FFIT indicando che non erano più disponibili. Allo stesso modo, i log del server airport.by non sono stati forniti al FFIT perché anch'essi non erano più disponibili dopo un determinato periodo di tempo.

Questi particolari circa i tempi delle presunte email, unitamente alla condanna della Corte di Giustizia Europea all'Ente che assicura il controllo dello spazio aereo, portano alla conclusione che l'emergenza creata aveva il solo scopo di catturare un dissidente del governo bielorusso. Avverte in merito la sentenza della Corte di Giustizia UE che *“L'impresa statale Belaeronavigatsia non poteva ragionevolmente ignorare che le sue attività svolte per dirottare il volo FR4978 verso Minsk contribuivano alla repressione della società civile e dell'opposizione democratica in Bielorussia.”*

Il dirottamento è stato condannato dall'Unione Europea (UE), dalla NATO, dal Regno Unito e dagli Stati Uniti, tra gli altri, e da alcune autorità dell'aviazione civile, mentre i funzionari russi hanno appoggiato la Bielorussia. L'UE e l'Agenzia dell'Unione Europea per la Sicurezza Aerea hanno emanato direttive che impediscono alle compagnie aeree europee di sorvolare lo spazio aereo bielorusso.

Alla data odierna l'aeroporto di Minsk è servito solo da un'unica compagnia “straniera” la AirDubai, mentre la compagnia nazionale Belavia opera voli solo nei paesi sotto influenza russa.

- (1) Boeing 737-8AS immatricolato SP-RSM, con 132 persone a bordo (126+6)
- (2) Punto 5.4 pag.42 dell' "EVENT INVOLVING RYANAIR FLIGHT FR4978 IN BELARUS AIRSPACE ON 23 MAY 2021", ICAO Gennaio 2022
- (3) Punto 2.2.1 e 2.2.2 (pag.6) del documento di cui alla nota 2)

*Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)*

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare: China AI 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L'aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio
NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	15 agosto
NL35/23	Decessi ai comandi	18 agosto
NL36/23	La turbolenza in aria chiara	19 agosto
NL37/23	Cieli caldi nell'Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendari incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre
NL40/23	Ultime su MH370	4 settembre
NL41/23	Conoscete il SELCAL32?	18 settembre
NL42/23	Incendi a bordo causati da batterie al litio	6 ottobre
NL43/23	Operare in zone a rischio?	10 ottobre
NL44/23	Insolito incidente: Airbus con 3 finestrini mancanti	16 ottobre
NL45/23	La oscura fine di Northwest 2501	20 ottobre
NL46/23	L'incidente all'aereo di Zanussi Lino	26 ottobre
NL47/23	Un incidente aereo rivisitato	4 novembre
NL48/23	Incredibile scoperta su un insolito incidente	5 novembre
NL49/23	Problemi di salute del personale di volo	12 novembre
NL50/23	Il sistema prenotazioni di Itavia	17 novembre

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

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- \* inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- \* inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- \* inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

## E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

“Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive.”

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

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)