

IL RAPPORTO ICAO SUL DIROTTAMENTO DI RYANAIR 4978

L'ICAO ha investigato su quanto accaduto il 23 maggio 2021 sul cielo della Bielorussia, abbiamo un primo rapporto fattuale cui dovrà far seguito un secondo rapporto conclusivo. (1)

Quel giorno il volo Ryanair FR4978 è operato dalla compagnia Ryanair Sun S.A. con sede principale in Polonia per conto di Ryanair Designated Activity Company con la sua principale in Irlanda, in virtù di un contratto di wet lease. Entrambe le società fanno parte del gruppo Ryanair. Il volo è condotto con un Boeing 737-800 registrato in Polonia (SP-RSM), utilizzando il codice ICAO a tre lettere RYR e il nominativo radiotelefonico RYANAIR 1TZ. L'equipaggio di volo e di cabina del volo è basato a Vilnius, Lituania. La rotazione prevista per quel giorno era di volare in due settori Vilnius - Atene – Vilnius.

L'equipaggio si presentava in servizio alle 03:00 UTC (06:00 ora locale di Vilnius). Il primo settore del volo (FR4979) è stato tranquillo, con un ritardo minimo alla partenza e con l'arrivo ad Atene prima del previsto. All'arrivo ad Atene, è stato condotto un tipico *turnaround*, ripartendo alle 0729hrs UTC (10.29 ora locale di Atene) per il viaggio di ritorno a Vilnius, con soli sette minuti di ritardo; a bordo 122 passeggeri e quattro neonati.

Secondo il Dipartimento dell'Aviazione della Bielorussia, il 23 maggio 2021 alle 09:25:16 UTC (12:25:16 locali) veniva ricevuta una e-mail nella casella di posta elettronica generica info@airport.by

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. Noi sappiamo che i partecipanti al Delphi Economic Forum stanno tornando a casa il 23 maggio con il volo FR4978. Una bomba è stata piazzata su questo aereo. Se non soddisfatte le nostre richieste, la bomba esploderà il 23 maggio sopra Vilnius. Allahu Akbar".

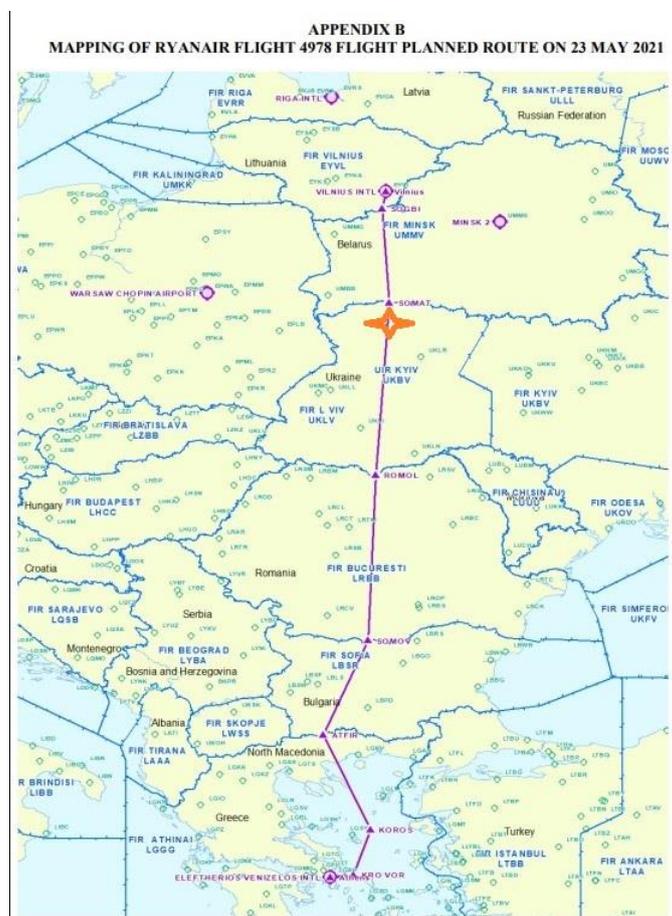
L'e-mail di *bomb scare* indicava che la stessa era stata inviata dai "soldati di Hamas". Ciò faceva riferimento alla operazione israeliana nella Striscia di Gaza dopo lo scoppio degli scontri iniziati il 10 maggio 2021 e chiedeva, oltre al cessate il fuoco, che l'Unione Europea abbandonasse il suo sostegno a Israele nella guerra. Il 23 maggio il volo FR4978 per Vilnius è specificamente identificato come quello che avrebbe trasportato alcuni dei partecipanti al Forum economico di Delfi. I rapporti dei media indicano che il cessate il fuoco tra Israele e Hamas era entrato in vigore il 21 maggio 2021, due giorni prima dell'allarme-bomba.

Il Forum economico di Delfi si era effettivamente svolto ad Atene dal 10 al 15 maggio. Nel messaggio si precisava che a bordo si trovavano passeggeri che avevano partecipato al Forum.

Per quanto riguarda l'account da cui era stata inviata l'e-mail di minaccia di bomba, le autorità lituane hanno fornito all'ICAO informazioni ottenute dalle autorità svizzere, (essendo la Svizzera lo Stato in cui è stabilita la sede del fornitore di servizi di posta elettronica). Grazie ad un meccanismo di assistenza giudiziaria reciproca tra i due Stati, veniva chiarito che:

- a) l'account era stato creato il 14 maggio 2021 alle 15:32:01 UTC dal protocollo Internet (IP) indirizzo 193.189.100.195;
- b) l'ultimo accesso all'account era stato effettuato il 25 maggio 2021 alle 8:39:42 UTC;
- c) i registri di autenticazione dell'account non risultavano essere stati attivati;
- d) nessun indirizzo fisico o informazione di identità era stato registrato o collegato all'account;
- e) l'account risultava gratuito, quindi nessuna informazione di pagamento era stata registrata;
- f) il contenuto delle e-mail e la casella di posta erano stati completamente criptati;
- g) stessa cosa per i contatti, le note e le immagini, anch'essi completamente criptati,
- h) non risultava registrata alcuna informazione di messaggistica istantanea.

Quattro e-mail erano state inviate separatamente agli aeroporti di Vilnius, Atene, Sofia e Bucarest in un periodo di tempo inferiore ai tre minuti, mentre FR4978 stava sorvolando lo spazio aereo dell'Ucraina e immediatamente prima di entrare nello spazio aereo della Bielorussia. La prima di queste e-mail era stata inviata alle 09:25:12, circa due ore dopo il decollo da Atene, cinque minuti prima di attraversare il confine comune tra l'Ucraina e il Belarus (Bielorussia) in prossimità del waypoint "SOMAT" punto che abbiamo evidenziato nella sottostante mappa.



Una quinta e-mail era stata inviata all'aeroporto di Kiev alle 09:34:32, 4 minuti e 30 secondi dopo che FR4978 aveva lasciato lo spazio aereo dell'Ucraina. L'ultima e-mail infine era stata inviata alle 09:56:45 (12:56:45 locali) all'aeroporto di Minsk. A quel punto FR4978 aveva già iniziato la sua discesa verso quell'aeroporto. (2) Questa la sequenza degli eventi più indicativi:

09:28:58 RYR 1TZ contatta Minsk ACC sul canale radio 120.575 MHz, avvicinandosi alla posizione SOMAT sul confine meridionale della FIR di Minsk. RYR 1TZ viene identificato sul radar dal controllore.

09:30:49 Il controllore comunica all'equipaggio del RYR 1TZ le informazioni ricevute dal Minsk ACC Duty Supervisor "... abbiamo informazioni dai servizi speciali che avete una bomba a bordo. La bomba può essere attivata sopra Vilnius".

Alle **09:32:59** l'equipaggio del volo Ryanair chiede chiarimenti sulla provenienza del messaggio di allarme bomba. Il controllore rispondeva che *"il personale di sicurezza dell'aeroporto ... ha informato di aver ricevuto una e-mail"* e quando veniva ulteriormente interrogato dall'equipaggio di volo se si trattava del personale di sicurezza dell'aeroporto di Vilnius o di Atene, il controllore di Minsk rispondeva: *"...questa e-mail è stata condivisa con ...diversi aeroporti"*.

09:41:58 RYR 1TZ chiede ulteriori chiarimenti sulla provenienza della raccomandazione di dirottare su Minsk, se la stessa cioè provenisse dalle autorità aeroportuali della compagnia o dell'aeroporto di partenza o dell'aeroporto di arrivo. Il controllore di Minsk risponde che la raccomandazione *"è la nostra raccomandazione."*

09:44:52 RYR 1TZ chiede informazioni al controllore sul codice della minaccia - se è verde, giallo, ambra o rosso. (2)

09:45:09 Dopo aver richiesto a RYR 1TZ di rimanere in attesa, il controllore avvisa successivamente che *"Ryanair one tango-zulu, dicono che il codice è rosso"*. RYR 1TZ risponde: "in questo caso, chiediamo di mantenere la posizione attuale", posizione viene successivamente approvata dal controllore.

09:47:12 RYR 1TZ dichiara MAYDAY e avvisa il controllore che "le nostre intenzioni sarebbero di deviare verso Minsk". Il controllore conferma ricezione del MAYDAY, informa il Minsk ACC Duty Supervisor e il controllore di avvicinamento di Minsk e, nei successivi dieci minuti, fornisce le autorizzazioni di discesa, le istruzioni di rotta tipiche degli aerei in arrivo all'aeroporto di Minsk.

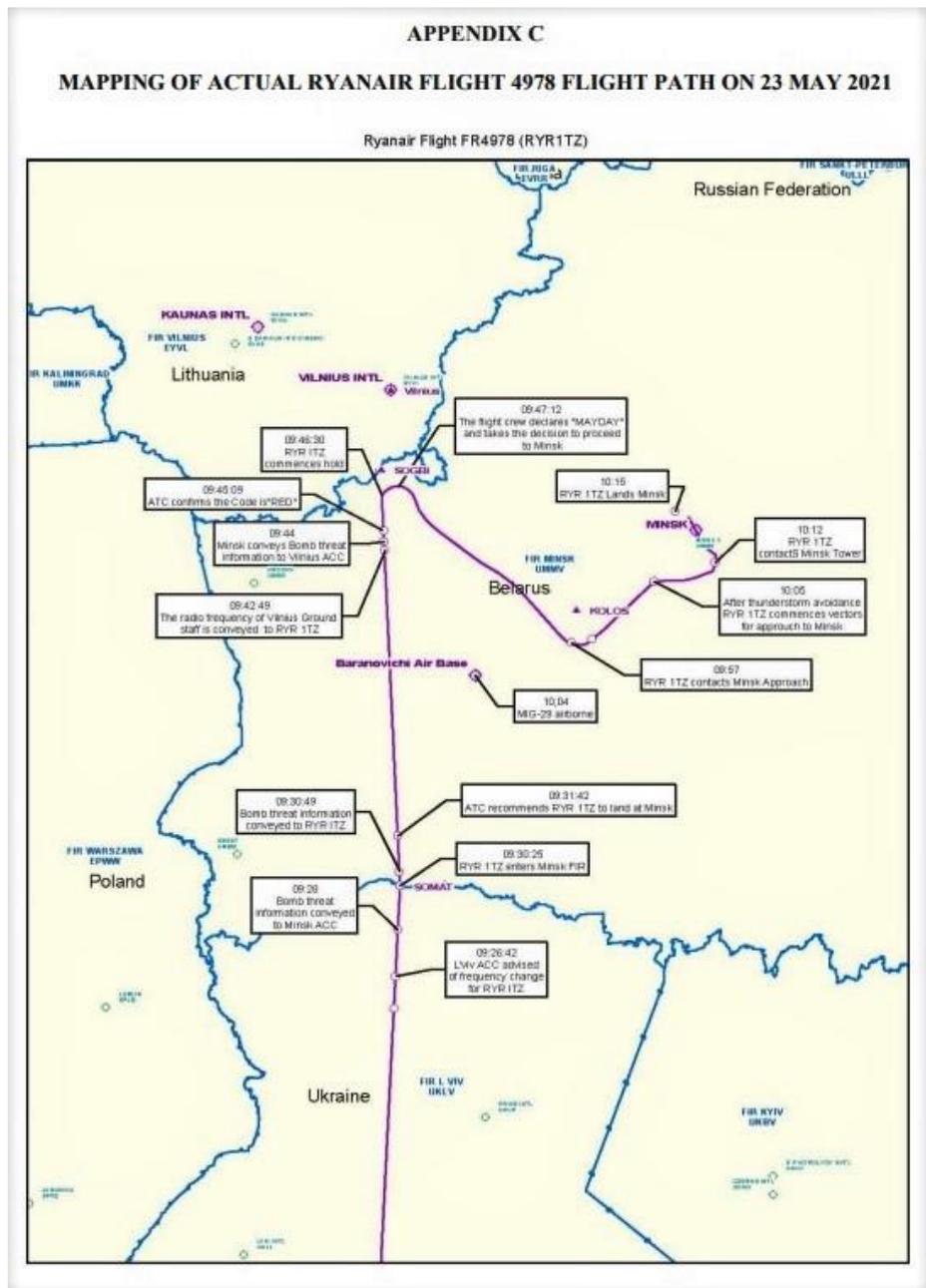
10:04:14 RYR 1TZ chiede: *"se la nostra compagnia è stata informata di questo caso... di questo evento?"* Il controllore di avvicinamento risponde "cercheremo di passare le informazioni alla vostra azienda fra 5 minuti".

Alle ore **10:15:00** il Boeing Ryanair atterra sulla pista 31 destra dell'aeroporto di Minsk. Sarebbe ripartito alle 17.48

Per completezza di informazione va anche ricordato che alle **10:04** UTC, un caccia MIG-29 era decollato dalla base aerea di Baranovichi, 130 km a sud-ovest della posizione di RYR 1TZ quando questo si trovava a 6000 piedi nella fase di arrivo in procinto di iniziare l'avvicinamento finale alla pista 31 destra dell'aeroporto di Minsk. Il MIG-29 è stato autorizzato da un controllore militare verso l'area operativa Minsk Machulishchi (UMLI) vicino a Minsk. Secondo quanto dichiarato dalle autorità del Belarus i compiti della missione erano di:

- a) monitorare l'attività di comunicazione;
- b) fornire supporto alle comunicazioni tra RYR 1TZ e il controllo del traffico aereo, se necessario; e
- c) prevenire qualsiasi atto di terrorismo su Minsk.

Alle **10:15** UTC, quando RYR 1TZ stava atterrando, il MIG-29 è stato registrato a 55 km a sud-ovest di RYR 1TZ. Dalle prove fornite dalla Bielorussia, nessuna scorta o intercettazione è avvenuta tra il MIG-29 e il RYR 1TZ e nessuna comunicazione del MIG-29 è stata registrata sui canali radio utilizzati dal volo Ryanair. Secondo le informazioni fornite dall'equipaggio di volo e di cabina non c'è stata alcuna comunicazione, interazione, avvistamento visivo o altra conoscenza del coinvolgimento di aerei militari con il volo 4978.

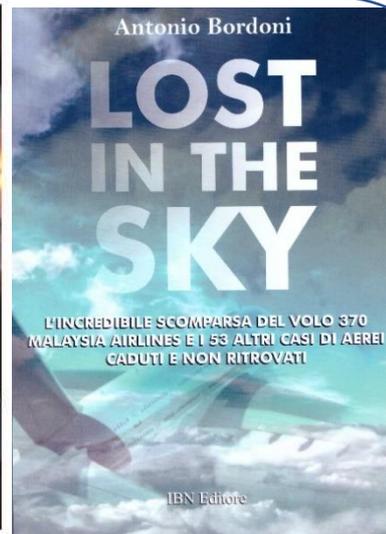
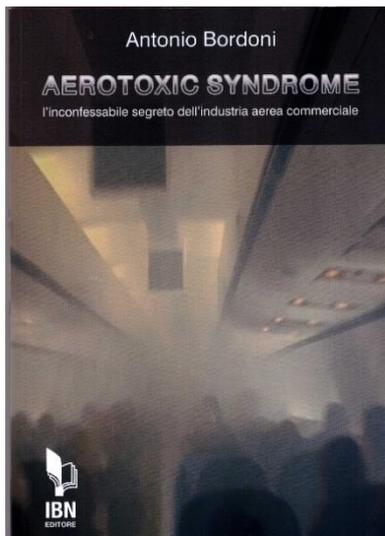


La mappa mostra la sequenza temporale degli avvenimenti durante la fase di entrata e sorvolo della FIR del Belarus

Come abbiamo detto in apertura, a questo rapporto che è del tutto fattuale, ne seguirà un secondo più completo nel quale si cercherà di meglio definire fatti e responsabilità. Vorremmo da parte nostra evidenziare come la richiesta dell'equipaggio del volo 4978 di poter entrare in contatto con un rappresentante della compagnia sia rimasta inevasa ed è rimasta tale in quanto in realtà, è questo un particolare ben noto circa le compagnie low cost di cui Ryanair è una delle principali esponenti, **la maggior parte di esse non dispone negli aeroporti da loro serviti della figura classica dello Station Manager o Capo Scalo. Inoltre non è loro abitudine avvalersi di stazioni radio "Charlie" con le quali entrare in contatto in caso di necessità.** Fino a qualche anno fa per assistere gli equipaggi nelle comunicazioni a lungo raggio era in funzione la stazione radio di

Stockholm Radio che operava sulle onde corte, ora chiusa, e quindi anche questa possibilità è stata preclusa, sempre ammesso che a bordo dei velivoli sia disponibile un apparato HF.

- (1) Icao, gennaio 2022, "Event involving Ryanair flight FR4978 in Belaris airspace on 23 May 2021"
Disponibile sul sito https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2022/01/19/ICAO-Fact-Finding-Investigation-Report_FR497849.pdf
- (2) Questo per l'esattezza quanto precisa il rapporto alla pagina 8: "The information provided by the Lithuanian authorities also indicated that a total of six emails were sent separately from the account, respectively at 9:25 UTC (12:25 local) to Lithuanian Airports, at 09:26 UTC (12:26 local) to Athens Airport, 09:27 UTC (12:27 local) to Sofia International Airport, 09:28 UTC (12:28 local) to Bucharest International Airport, 09:34 UTC (12:34 local) to Kiev Airport and finally 09:56 UTC (12:56 local) to Minsk International Airport. All six airports are located on or near the planned route of the flight FR4978. Two of the six emails were not delivered, namely to the addresses respectively of Athens and Kiev Airports. Apart from the six emails, no record exists of any other email having been sent from this account." Quindi come si può dedurre il Centro Controllo di Minsk è stato l'ultimo a ricevere l'email ma malgrado ciò si era già attivato fin dalle 09.30 nel comunicare l'allarme bomba.
- (3) Nelle Standard Operating Procedures (SOP) di Ryanair, è l'OCC (Operation Control Centre) che valuta la minaccia e definisce un codice colore per essa.
In mancanza di questo punto di attivazione, a partire dal quale le azioni dell'equipaggio sono chiaramente definite, l'equipaggio valuta le alternative utilizzando una metodologia PIOSEE (Problem, Information, Options, Select, Execute, Evaluate). La domanda sul codice colore cerca informazioni dal controllore sulla minaccia valutata per supportare le azioni successive basate sulle loro SOP.



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

•Aerotoxic Syndrome

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

•The Safe Airline

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020. suicidio-omicidio.

•Lost in the Sky

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22 Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G 18 gennaio
NL02/22 Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti 22 gennaio

www.air-accidents.com