

MH17 E LA MANCATA CHIUSURA DELLO SPAZIO AEREO

Il 14 giugno scorso un Ilyushin 76 appartenente all'Ukraine Air Force è stato abbattuto nella stessa area in cui MH17 è stato colpito dal fatale missile. Il primo incidente purtroppo non ha avuto la rilevanza mediatica che pure avrebbe meritato in quanto si trattava di un velivolo militare con a bordo 49 persone appartenente all'esercito dell'Ukraina. Questo incidente fra l'altro non è incluso nel *database* del nostro sito in quanto, appunto, volo di carattere militare, non commerciale. Il quadrigetto effettuava un collegamento fra Melitopol e Lugansk e da quel che si è potuto apprendere è stato abbattuto da un missile di tipo "Igla" uno "*short-range man-portable air defense system*".

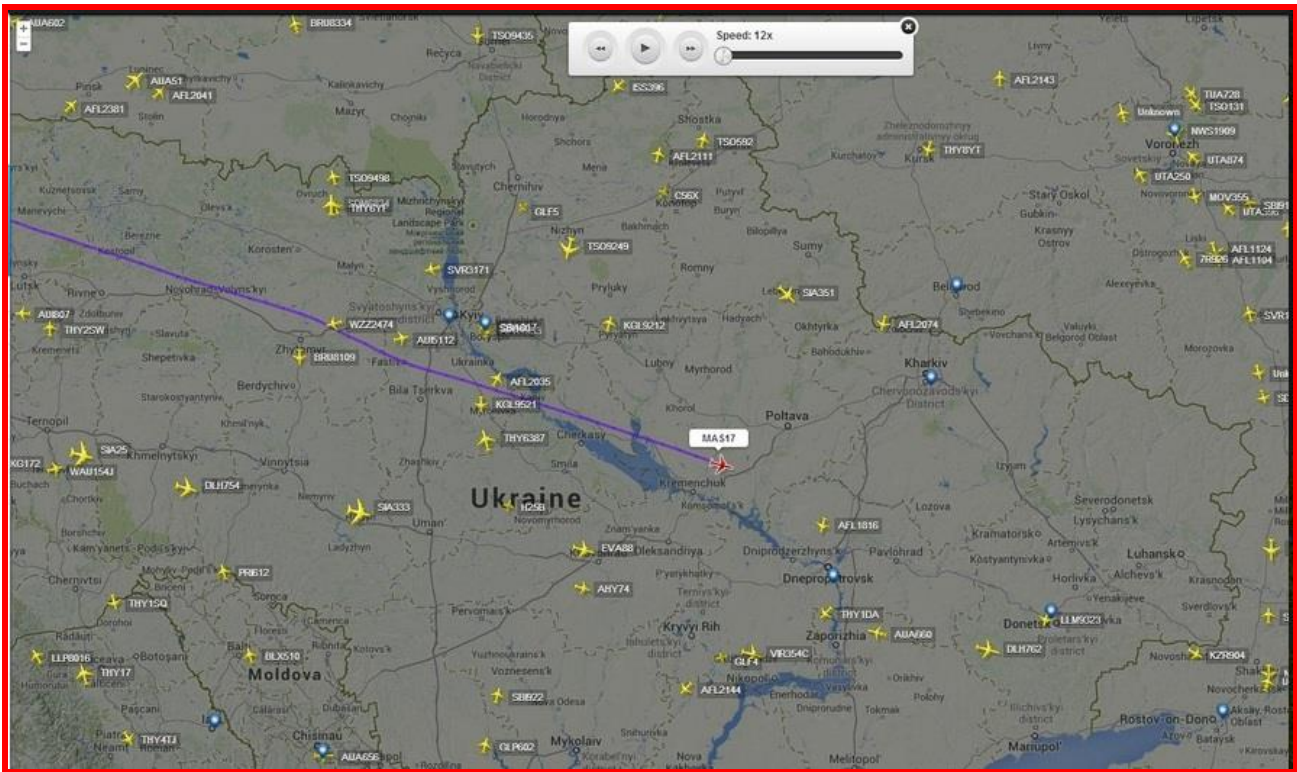
Ad appena 3 giorni di distanza nella stessa area, zona orientale dell'Ukraina un velivolo, questa volta civile, viene abbattuto mentre era in fase di crociera a 33.000 piedi provocando la morte di tutti i 289 occupanti a bordo. In questo secondo incidente il missile incriminato sarebbe del tipo "Buk" un missile capace di arrivare fino a 25 km di altitudine lanciato da una attrezzatura mobile a terra.

Il localizzatore ELT del Boeing 777 di Malaysia Airline (quello che non si è mai rintracciato nel caso di MH370) è stato ritrovato nella posizione N48.1230 E38.5258.

Fonti di Eurocontrol fanno sapere che le autorità dell'Ukraina avevano chiuso lo spazio aereo al disotto dei 32.000 piedi (FL320) e poiché MH17 era livellato a FL330 tutto è avvenuto nel pieno rispetto delle regole in quel momento in vigore. Tuttavia, ricordando che 33.000 piedi equivalgono a 10 km, ci sia permesso osservare che se la copertura del missile di tipo Buk può arrivare fino a 25 km, non si comprende davvero il significato di vietare il sorvolo dello spazio aereo fino a 32.000 e autorizzarlo invece al di sopra.

E' assolutamente prematuro parlare di responsabilità, specialmente per una zona ove è in atto un conflitto, tuttavia ci sia permesso osservare che proprio quell'incidente avvenuto tre giorni prima avrebbe dovuto far prendere la decisione di una completa chiusura dello spazio aereo ucraino anziché limitarla all'incomprensibile limite di FL 320, anche alla luce del fatto che le autorità ukraine erano a conoscenza che alcune attrezzature di Buk erano in mano alle forze separatiste e ben conoscendo evidentemente la portata di questa arma.

Per Malaysia Airlines un commento ci sembra almeno necessario: nei due incidenti ravvicinati occorsi alla compagnia, i suoi aerei, la manutenzione ovvero tutti quei fattori che normalmente vengono tirati in ballo all'indomani di incidenti, in entrambi i casi non sono assolutamente messi in discussione dal momento che i due Boeing 777 sono stati oggetti di atti ostili contro l'aeromobile.



*In questa immagine tratta dal sito “www.flightradar24.com” si può osservare chiaramente come davanti alla traccia del volo MAS17 ed anche dietro **non vi fossero altri aeromobili in sequenza**. Una casualità dovuta all’orario, o al fatto che altri hanno preferito volare su rotte più settentrionali o meridionali?*

Per i patiti della cabala ricordiamo che il velivolo incidentato ieri (9M-MRD) ha effettuato il suo primo volo il **17** luglio 1997; ha avuto l’incidente il **17** luglio 2014 quindi esattamente a **17** anni di distanza, e stava operando il volo **MH17**.

Il nostro ultimo ebook “Quando il cielo esplode, bombe e missili contro aerei di linea” scaricabile dal sito www.air-accidents.com tratta specificatamente di incidenti aerei avvenuti a causa di attentati o di eventi similari a quanto accaduto a MH17, il libro comprende oltre cento casi di questa tipologia di tragedie che hanno causato complessivamente la morte (prima di MH17) di ben 4.471 persone.