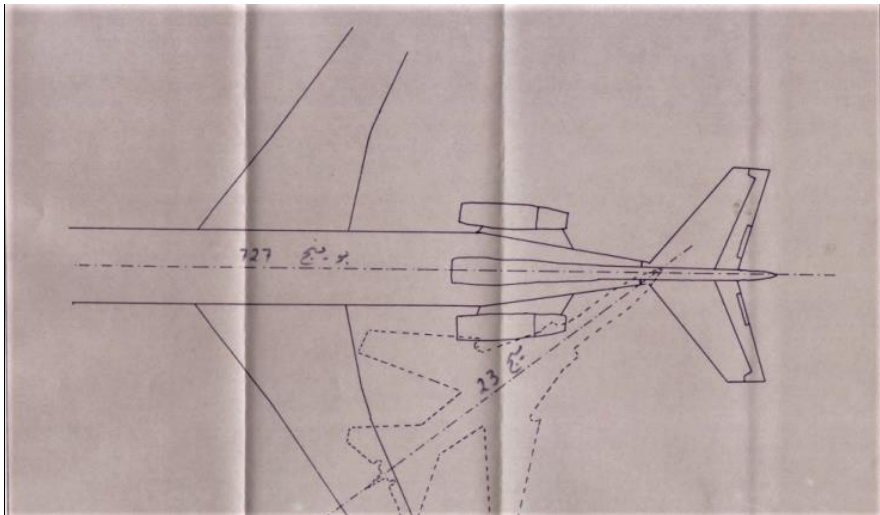


## IL CONTROVERSO INCIDENTE AL VOLO 1103 LIBYAN AIRLINES

Il 22 dicembre 1992 il volo Libyan Arab Airlines 1103 svolto con un Boeing 727 (1) che aveva a bordo 10 membri dell'equipaggio e 147 passeggeri si scontrò (così venne detto inizialmente) con un MiG-23 della *Air Force* libica. Il velivolo era in servizio sulla rotta Benina (Bengazi)-Tripoli e causò la morte di tutte le 157 persone a bordo, mentre l'equipaggio del MiG-23, istruttore e pilota, si espulse e sopravvisse. Si trattò del più grave disastro aereo avvenuto in Libia all'epoca e inizialmente venne trattato come un fortuito incidente causato dalla intensa attività di aerei militari libici in addestramento sull'aeroporto civile della capitale Tripoli.

Le notizie diramate avvertivano che il 727 era nella fase finale di avvicinamento alla pista 27 quando a un'altitudine di 1.070 m, la coda dell'aereo si era scontrata con l'ala sinistra del Mig provocando la caduta e distruzione dell'aereo civile a una decina di chilometri dall'inizio pista. Sia il pilota del Mig, sia il suo istruttore che volava con lui furono condannati a una pena detentiva. Da notare che sull'aeroporto di Tripoli gli aerei militari e quelli civili operavano su due differenti frequenze e quindi gli uni non potevano ascoltare le comunicazioni degli altri.

Vent'anni dopo, avvenuta la caduta del regime di Gheddafi (2), il maggiore Abdel Majid Al-Tayari, istruttore del MiG-23, ha contestato la versione ufficiale degli eventi, sostenendo che il Boeing 727 è stato deliberatamente distrutto ma non a seguito dello scontro. Al-Tayari ha dichiarato di aver visto la coda del 727 cadere prima che il suo velivolo subisse il forte impatto causato dall'onda d'urto dell'esplosione che aveva distrutto il Boeing 727, in poche parole a bordo del volo 1103 si sarebbe verificata una esplosione che aveva tranciato la coda del velivolo.



*Questa ricostruzione dello scontro che appare nel Rapporto Investigativo emesso quando ancora il Colonnello Gheddafi era al potere, secondo quanto dichiarato in seguito dal pilota del Mig, non corrisponderebbe a quanto accaduto.*

Il 18 giugno 2011, pochi mesi prima della morte di Gheddafi, nuovo colpo di scena. Felicity Prazak cittadina britannica che aveva perso il marito nell'incidente del volo 1103 comunica alla stampa che intende incontrare i membri del Parlamento britannico e i ministri affinché Gheddafi sia processato dalla Corte penale internazionale. Suo marito, Victor all'epoca 36enne, quel giorno avrebbe dovuto proseguire il suo viaggio verso il Regno Unito dove intendeva trascorrere il Natale con Prazak e i loro due figli, Theodore e Tallena, di quattro e tre anni. (3)

Commentando i contatti avuti con la compagnia aerea e le autorità libiche, Felicity dichiarò che *"Il giorno seguente era stata preparata una fossa comune fuori Tripoli. Ho protestato con forza e ho cercato di ottenere accordi per riportare il corpo di Victor in patria, ma mi è stato detto che non c'erano relazioni diplomatiche con la Libia"* e pertanto il corpo di Victor rimase in Libia. Soltanto dopo sette lunghi anni, le autorità libiche hanno permesso alla signora Prazak e ai suoi figli di visitare la tomba di Victor.

Oltre ad aver negato l'accesso al rapporto sull'incidente le è stato lasciato credere che Gheddafi avesse fatto giustiziare i piloti del Mig, ma in seguito appurò che sia i due occupanti del caccia militare come pure il controllore del traffico aereo erano in carcere in attesa di processo. Nel frattempo, Prazak aveva stretto amicizia con i congiunti delle vittime dell'incidente di Lockerbie (4) Fra le due comunità c'era la convinzione che non fosse del tutto fortuita la data dell'incidente in Libia 22/12/1992 con quella dell'incidente di Lockerbie occorso il 21/12/1988. Anche i numeri dei due voli apparivano per una macabra coincidenza quasi simili: LN1103 e PA103.

Tornando all'istruttore del volo Al-Tayari, questo aveva rilasciato una intervista alla BBC per contestare la versione ufficiale degli eventi. *"Non c'è stata nessuna collisione aerea", ha detto. "Eravamo troppo vicini l'uno all'altro, sì. Ma non c'è stata nessuna collisione aerea"*. Tayari è determinato a dimostrare di non essere responsabile del disastro. Ritiene che il MiG 23 sia stato colpito dai rottami del volo 1103. Dice di ricordare di aver visto la coda di un aereo separarsi e sfrecciare verso il suo jet. *"Subito siamo stati colpiti da sotto con una scossa molto forte"*, ha detto. *"Ho visto un enorme incendio e ho deciso di eiettarmi"*. Tayari ha detto di aver trascorso 42 mesi dietro le sbarre per un crimine che non ha commesso. Anche il responsabile della sicurezza aerea della Libyan Arab Airlines nel 1992, Mahmud Tekalli, è sicuro che la causa non sia stata una collisione in volo. Ritiene che il volo 1103 sia stato distrutto deliberatamente. *"L'aereo è esploso a mezz'aria a causa di ordigni esplosivi, forse piazzati da agenti di Gheddafi"*, ha dichiarato alla BBC. (5)

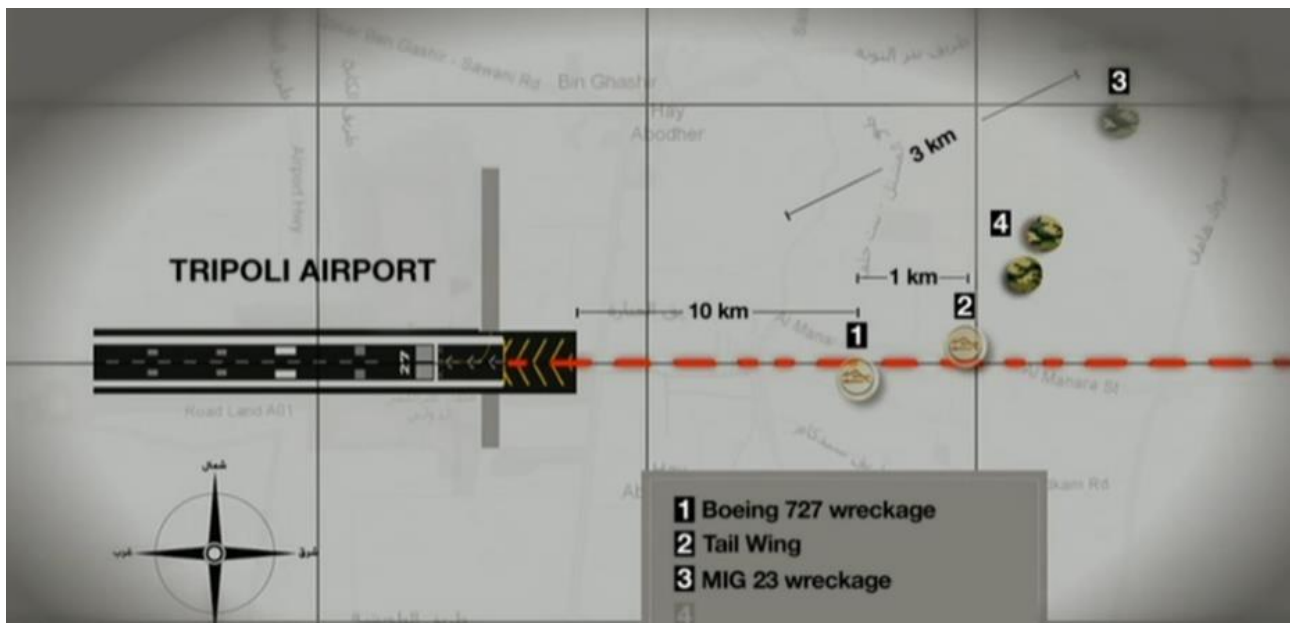
La moglie di Victor, Prazak ha anche suggerito una ulteriore pista: *"Gheddafi voleva far credere al mondo che il malfunzionamento dell'aereo fosse dovuto alle sanzioni ONU contro la Libia. Le Nazioni Unite hanno imposto un embargo sui pezzi di ricambio o su qualsiasi attrezzatura di manutenzione per la sua compagnia aerea civile. A causa di tante atrocità che sono venute alla luce, ora credo che Gheddafi abbia sacrificato mio marito e le altre vittime innocenti per accrescere il suo ego distorto commettendo questo crimine atroce."* Secondo Prazak quindi l'incidente altro non era che un pretesto per Gheddafi per far allentare le sanzioni imposte contro la Libia.



Anche Ali Aujali, che ha servito come diplomatico libico sia sotto Gheddafi che sotto il Consiglio Nazionale di Transizione (6), sostiene che Gheddafi abbia ordinato di abbattere il Boeing 727, al cui volo era stato assegnato il numero 1103, esattamente quattro anni dopo l'attentato al volo Pan Am 103, per dimostrare gli effetti negativi delle sanzioni internazionali imposte alla Libia. Secondo Aujali, il dittatore aveva originariamente ordinato di collocare una bomba con timer nell'aereo, ma quando questa non esplose,

"ordinò di abbattere l'aereo". Per la cronaca precisiamo che l'ultima comunicazione radio dal volo alla torre fu fatta alle **08.05:23**

Uno scenario come si vede a dir poco complesso nel quale però emergono alcuni punti con certezza. Fattore accertato è che la penuria dei pezzi di ricambio per gli aeromobili non sussisteva. In un dettagliato documentario di fonte *Al Jazeera* (7) si apprende che questi venivano forniti dalla Giordania permettendo così ai velivoli della flotta Libyana di continuare ad operare con regolarità. Scartato quindi l'incidente "tecnico" che Gheddafi avrebbe montato per suoi fini personali rimane in essere un ordine di abbattimento dato ai piloti del Mig, negato però da questi anche dopo la caduta del leader libico, certo rimane il dubbio che questa versione possa derivare dal non volersi assumere la responsabilità di aver provocato la morte dei 157 occupanti a bordo. Rimane lo scontro con la recisione della pinna verticale della coda: questo scontro fu casuale o derivante da un ordine avuto?



In questa immagine il punto 1 è dove è caduto il 727, il punto 2 è dove è caduta la coda del 727, il punto 3 indica il punto dove si trovano i rottami del Mig, e il punto 4 i due sedili eiettabili. (8)

- (1) Boeing 727-2L5 immatricolato 5A-DIA c/n 21050/1108
- (2) Il 20 ottobre 2011 l'ex presidente libico fu catturato dai ribelli e poi ucciso, l'evento causò il cambiamento nella storia moderna della Libia.
- (3) Felicity Prazak ha pubblicato nel 2013 un libro nel quale racconta gli eventi da lei passati: *Libya's Unknown Atrocity: A western woman's fight for justice* pubblicato da Obooks.
- (4) L'incidente di Lockerbie avvenne il 21 dicembre 1988 e riguardò il Boeing 747 della Pan American (N739PA) che volava da Londra a New York con 259 persone a bordo (243+16), l'aereo fu oggetto di un attentato a matrice libica.
- (5) <https://www.bbc.com/news/world-africa-20907193>
- (6) Il Consiglio nazionale di Transizione venne istituito nel febbraio 2011 e venne poi soppresso l'8 agosto 2012.
- (7) Sull'incidente al volo 1103 l'emittente televisiva "Al Jazeera World" ha mandato in onda un documentario il quale è scaricabile al seguente indirizzo: <https://www.dailymotion.com/video/x12t19e>
- (8) Immagine tratta dal documentario di cui al punto 5)

**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

## 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."

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

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

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

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

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.