

RYANAIR 4978: UN INSOLITO, PREOCCUPANTE DIROTTAMENTO

Quanto avvenuto a bordo del volo Ryanair Sun (1) che effettuava il collegamento regolare fra Atene e Vilnius in Lituania, è una tipologia di dirottamento assolutamente inedita e preoccupante.

Mai era accaduto che un volo regolare di linea fosse fatto dirottare su un aeroporto da parte di soggetti comandati da un governo terzo rispetto alla nazione di partenza, a quella di arrivo e, va aggiunto, anche rispetto alla bandiera di appartenenza del vettore coinvolto. (2) Dirottamenti, molti dei quali finiti in modo tragico, ve ne sono stati tanti sotto tutte le latitudini del globo, ma questi venivano sempre compiuti da individui che volevano compiere un eclatante gesto affinché il mondo intero fosse sensibilizzato alla loro causa.

Sotto questa tipologia rientrava ad esempio quanto accaduto il 24 agosto 2004, quando due aerei, un Tupolev Tu-154 della Sibir Airlines e un Tupolev Tu-134 della Volga-Aviaexpress, si schiantarono a pochi minuti l'uno dall'altro dopo il decollo dall'Aeroporto Internazionale di Domodedovo. Le indagini chiarirono che a bordo dei velivoli erano presenti due passeggeri kamikaze, appartenenti ai ribelli indipendentisti della Repubblica di Cecenia, che poi rivendicarono l'attacco.

E' un esempio fra i tanti che permette di evidenziare quanto insolito sia stato il dirottamento al volo 4978. **I dirottatori non ce l'avevano con la Grecia da dove il 737 era decollato, non ce l'avevano con la Lituania paese di destinazione, né con l'irlandese Ryanair, bensì avevano preso di mira un passeggero che si trovava a bordo e hanno scelto quel volo perché sorvolando il Belarus (Bielorussia) sarebbe stato agevole dirottarlo su un aeroporto di questa nazione.** Di certo possiamo dire che non si è andati tanto per il sottile mettendo in atto un dirottamento con queste caratteristiche.

L'aereo, un Boeing 737-800 della Ryanair Sun, effettuava il volo FR-4978 da Atene a Vilnius (Lituania), era in rotta a FL390 a circa 45nm a sud di Vilnius ancora nello spazio aereo bielorusso, quando l'aereo ha deviato verso l'aeroporto di Minsk (Bielorussia), situato a circa 90nm a est dalla posizione ove è iniziato il dirottamento. A Minsk l'aereo è atterrato nel giro di una ventina di minuti dopo. Su questo aeroporto l'aereo è rimasto a terra per circa 7 ore per poi continuare il suo volo verso Vilnius ove è atterrato con un ritardo di circa nove ore.

Da quanto finora è dato sapere l'equipaggio del 737, mentre sorvolava il Belarus, sarebbe stato informato circa l'esistenza di un imminente pericolo a bordo, l'inchiesta che seguirà farà senz'altro luce su questi dettagli. L'aereo sarebbe stato affiancato da un velivolo militare e fatto atterrare a Minsk in quel momento l'aeroporto più vicino al velivolo. In realtà però tutta l'operazione sarebbe stata condotta in quanto a bordo dell'aereo vi era un personaggio sgradito al governo bielorusso, Roman Protasevich, il quale una volta atterrati a Minsk sarebbe stato arrestato. (3)

Le autorità greche da cui il volo era originato hanno fatto sapere che l'evento è senz'altro un dirottamento di stato. Secondo il ministero degli Esteri greco, 171 passeggeri erano partiti da Atene. Lo stesso ministero ha inoltre espresso la sua condanna per l'arresto. Il primo ministro della Lituania ha detto: "Quello che è successo oggi è un attacco non solo alla Lituania. È un atto di terrorismo di stato diretto contro la sicurezza dei cittadini dell'UE e di altri paesi".

Quindi tutto indica che ci troviamo in presenza di un dirottamento che non a caso abbiamo definito preoccupante, poichè a differenza di quanto finora accaduto, non è stato condotto da soggetti "pericolosi" che sono riusciti a imbarcarsi a bordo di un aereo con sotterfugi, sotto falsa copertura, e poi una volta in

volò hanno operato l'*hijacking*, bensì è un dirottamento perpetrato con l'inganno da parte delle autorità di uno Stato che volevano far atterrare quell'aereo nel loro territorio per poter arrestare un passeggero che si trovava a bordo del velivolo. Un precedente davvero grave che sarebbe sbagliato assimilare a quanto avvenuto il primo luglio 2013 quando un Dassault Falcon 900 partito dalla Russia e diretto in Bolivia fu oggetto di un atterraggio forzato in Austria. (4) Infatti in quel caso a venir dirottato non fu un aereo di linea bensì un aereo *executive* privato.

Crediamo inoltre che sarebbe inutile e fuorviante soffermarsi sull'aspetto della presunta *violazione della privacy* su come cioè si è venuto a sapere che quel certo passeggero era a bordo del volo: a parte il fatto che per i servizi di intelligence non crediamo sia un problema poter accedere ai software prenotazioni delle compagnie aeree, è sempre possibile che gli uomini che pedinavano il Protasevich una volta accortisi che stava prendendo il volo per Vilnius, si sono anch'essi imbarcati e abbiano poi messo in atto, di concerto con le autorità bielorusse, il piano di dirottamento.

Atene-Vilnius è un collegamento interno alla UE, e circa il dirottamento Ursula von der Leyen, presidente della Commissione ha dichiarato che quello del governo bielorusso è stato "un comportamento irresponsabile e illegale" e "ci saranno conseguenze."

- 1) Boeing 737-800 della Ryanair Sun, registrazione SP-RSM (c/n 44791)
- 2) Al momento non è dato ancora sapere l'esatto ruolo che i tre (o quattro) passeggeri bielorusi che si trovavano a bordo del volo hanno avuto nella conduzione del dirottamento.
- 3) Si parla anche dell'arresto insieme a Protasevich di una donna che lo accompagnava,
- 4) Su questo dirottamento vedi: https://en.wikipedia.org/wiki/Evo_Morales_grounding_incident

NL 32/2021 ; 24 maggio 2021

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



"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