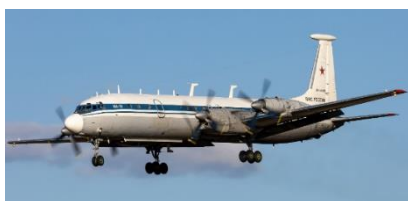


CIELI CALDI NELL'EST EUROPA

Il 24 giugno scorso nel bel mezzo della marcia del gruppo Wagner verso Mosca, le difese aeree gestite dalla Wagner hanno abbattuto un quadrimotore turboelica Ilyushin 22 nei pressi della città di Voronezh, nella Russia sud-occidentale, tutti i **10 membri** dell'equipaggio dell'Il-22 sono rimasti uccisi.

La perdita dell'Il-22M - una conversione militare dell'aereo di linea Il-18 - rappresenta una perdita significativa nella flotta di aerei di intelligence, sorveglianza e ricognizione dell'aviazione russa. (1)

La documentazione pubblicata sui social media ha confermato che l' Ilyushin 22M dell'aeronautica militare russa è stato uno dei numerosi aerei militari abbattuti in Russia in un apparente tentativo di colpo di stato da parte della Wagner Private Military Co.



L'Ilyushin 22

Ad appena due mesi di distanza, il ben noto jet executive RA02795 con a bordo il capo della Wagner, Prigozhin, ed altro suo staff, cadeva nei pressi di Tver Oblast una località che si trova nel mezzo della rotta Mosca-San Pietroburgo, tratta che questo aereo aveva effettuato decine e decine di volte negli ultimi mesi. Anche su questo velivolo si trovavano a bordo **10 persone in tutto**.

Circa questo incidente sicuramente causato da un atto ostile contro l'aeromobile di cui si stanno occupando le cronache mondiali, l'unico "giallo" di cui ci sentiamo di parlare è costituito dal dubbio se veramente Prigozhin era a bordo del velivolo o meno. Per il resto non vi sono dubbi che l'aereo è stato oggetto di un attentato.

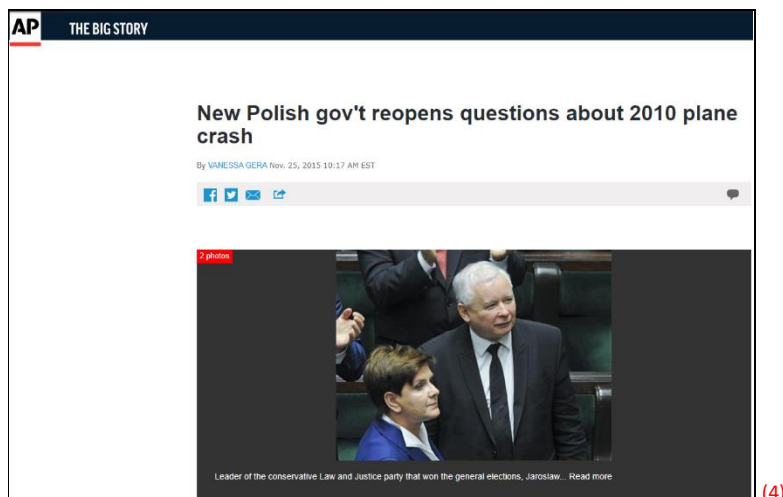
Bomba o missile? Questo dilemma non è nuovo al pubblico italiano. In merito possiamo dire che quando i separatisti russi il 17 luglio 2014 abbattono, per errore, il Boeing 777 della Malaysia Airline (2) sul territorio Ucraino, l'aereo volava a FL 330. La commissione di inchiesta appuro che il Boeing era stato abbattuto da un missile terra-aria Buk lanciato dal territorio controllato dai separatisti filorusi in Ucraina. Il JIT (Joint Investigation Team) ha rilevato che il Buk proveniva dalla 53ª Brigata missilistica antiaerea della Federazione Russa ed era stato trasportato dalla Russia il giorno dell'incidente, sparato da un campo in un'area controllata dai ribelli e il sistema di lancio era poi tornato in Russia.

Quindi nessun dubbio che l'Embraer 135 di Prigozhin che volava ad un livello nettamente inferiore (28.000 piedi, FL 280) tecnicamente parlando, avrebbe potuto essere abbattuto da un missile terra-aria. Rimane certamente aperta la possibilità dell'esplosione a bordo di una bomba tenendo presente che l'aereo era decollato dall'aeroporto moscovita di Sheremetyevo. Si tratta di un volo tutto "giocato" in casa, dalla partenza, alle località di sorvolo, fino all'aeroporto di destinazione. L'incidente occorre alle 15.20 UTC, il decollo era avvenuto alle 14,53 e pertanto l'esplosione sarebbe avvenuta esattamente 30 minuti dopo il decollo. (3)

Toccando l'argomento della deflagrazione di un ordigno a bordo del velivolo non può non venire alla mente quanto avvenuto il 10 aprile 2010 nei pressi della città russa di Smolensk quando il Tupolev 154M, gestito

dall'aeronautica militare polacca, è stato distrutto quando si è schiantato in fase di avvicinamento alla base aerea di Smolensk in condizioni di scarsa visibilità. Tutti i passeggeri a bordo sono rimasti uccisi nell'incidente, compreso il presidente polacco Lech Kaczynski. L'aereo era partito dall'aeroporto di Varsavia, con a bordo il Presidente polacco Lech Kaczynski, sua moglie, diversi membri del Parlamento, il Presidente della Banca Nazionale di Polonia Slawomir Skrzypek, il Capo di Stato Maggiore Franciszek Gajgor, il Vice Ministro degli Affari Esteri Andrzej Kremer e diversi passeggeri e membri dell'equipaggio.

Il rapporto di investigazione russo venne pubblicato il 12 gennaio 2011, mentre quello polacco venne reso noto il 29 luglio dello stesso anno. Entrambi i rapporti hanno attribuito la maggior parte della colpa dell'incidente ai piloti per essere scesi troppo in basso senza avere la visibilità del terreno. Il rapporto polacco ha anche criticato aspramente l'organizzazione del reggimento speciale dell'aviazione polacca e i suoi leader, oltre a rilevare carenze nelle prestazioni dei controllori del traffico aereo russi e nell'illuminazione e nell'area di avvicinamento dell'aeroporto. Nel campo polacco sono rimasti ampi dubbi e inquietudini sulle potenziali cause dell'incidente, fatto questo che ha portato all'apertura di un tribunale di Varsavia e di un'indagine militare separata. Non sono mancate teorie cospirative che ruotano attorno ad aspetti dell'indagine, come la decisione della Russia di non restituire alla Polonia i rottami dell'aereo. Ancora oggi si discute fra la versione russa che parla di causa tecnica e chi in Polonia crede essersi trattato di un attentato.



- (1) È la seconda perdita di questo tipo in cinque anni. Nel settembre 2018, un Il-20 - una versione di intelligence elettronica dell'Il-18 - era stato abbattuto accidentalmente dalle difese aeree siriane mentre rientrava da un volo di pattugliamento sul Mar Mediterraneo.
- (2) Boeing 777 della Malaysia Airline (9M-MRD), volo MH17 da Amsterdam a Kuala Lumpur. A bordo 298 persone tutte decedute.
- (3) Tempi UTC
- (4) <https://web.archive.org/web/20151208234949/http://bigstory.ap.org/article/aac7311cad324496935c6110b025a94b/new-polish-govt-reopens-questions-about-2010-plane-crash>

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

www.air-accidents.com

Il nostro sito 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

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."