

NUOVO RAPPORTO SULL'INCIDENTE DI SMOLENSK

Il 10 aprile 2010, un Tupolev Tu-154 in servizio sul volo 101 dell'aeronautica militare polacca si schiantò nei pressi della città russa di Smolensk, provocando la morte di tutte le 96 persone a bordo. Tra le vittime c'erano il presidente della Polonia Lech Kaczyński e sua moglie Maria, l'ex presidente della Polonia in esilio Ryszard Kaczorowski, il capo dello Stato Maggiore polacco e altri alti ufficiali militari polacchi, il presidente della Banca Nazionale di Polonia, funzionari del governo polacco, 18 membri del Parlamento polacco, alti membri del clero polacco e parenti delle vittime del massacro di Katyn. Il gruppo stava arrivando da Varsavia per partecipare a un evento commemorativo del 70° anniversario del massacro, avvenuto non lontano da Smolensk. Come era del tutto prevedibile che accadesse, all'indomani di questa sciagura sono circolate teorie su un presunto complotto che parlava del Tupolev deliberatamente sabotato dai russi.

Ricordiamo che i piloti stavano cercando di atterrare all'aeroporto di Smolensk Nord - un'ex base aerea militare - in una fitta nebbia, con una visibilità ridotta a circa 500 metri. Dalla dinamica dell'incidente appare che l'aereo è sceso molto al di sotto della normale traiettoria di avvicinamento fino a quando ha colpito gli alberi, ha rollato, si è capovolto finendo in un'area boschiva a breve distanza dalla pista.

Ad aprile di quest'anno, quindi ben 12 anni dopo, è stato rilasciato un nuovo rapporto investigativo di fonte polacca il quale sostiene che le conclusioni cui era giunto il precedente rapporto (emesso nel 2011) altro non erano che un tentativo di insabbiamento delle reali responsabilità. In pratica si sostiene che il governo polacco dell'epoca - controllato principalmente dal partito Piattaforma Civica in contrapposizione al partito Diritto e Giustizia di Lech Kaczyński - abbia avuto un suo ruolo nel tentativo di *cover-up* accondiscendendo all'emissione di un rapporto che riconduceva la responsabilità della sciagura ad una sbagliata decisione dell'equipaggio.

Il primo rapporto (1) pubblicato dall'*Interstate Aviation Committee* russo così individuava la causa:

“La causa immediata dell'incidente è stata l'incapacità dell'equipaggio di decidere tempestivamente di procedere verso un aeroporto alternativo, nonostante non fosse stato informato tempestivamente delle condizioni meteorologiche effettive dell'aeroporto di Smolensk "Severny", che erano significativamente inferiori ai minimi stabiliti per l'aeroporto; la discesa senza contatto visivo con i riferimenti a terra a un'altitudine molto inferiore all'altitudine minima di discesa per il go around (100 m) al fine di stabilire il volo a vista, nonché l'assenza di reazione ai numerosi avvisi TAWS che hanno portato al volo controllato verso il terreno, alla distruzione dell'aereo e alla morte dell'equipaggio e dei passeggeri.”

Secondo le conclusioni degli investigatori e dei psicologi, la presenza del comandante in capo delle forze aeree polacche nella cabina di pilotaggio fino alla collisione con il terreno avrebbe potuto esercitare una pressione psicologica sulla decisione del pilota di continuare la discesa anche in condizioni di rischio con l'obiettivo primario di atterrare ad ogni modo. La riattaccata sarebbe stata insomma qualcosa di poco professionale da parte di un equipaggio ai comandi di un aereo presidenziale.

Ma, come detto, diverse fonti polacche non concordavano con questa tesi e nel 2021 si è voluta condurre una ulteriore indagine indipendente. Questo “supplemento” di indagine ha avuto l'appoggio di **Jarosław Kaczyński**, fratello gemello di Lech Kaczyński e attuale leader del partito Diritto e Giustizia, e dal suo vice, Antoni Macierewicz. Le conclusioni cui è pervenuto il supplemento, diramate ad aprile di quest'anno,

divergono completamente con quelle del 2011 e indicano che a bordo sono avvenute due esplosioni e ciò prima che l'aereo si sfracellasse al suolo. Ricordiamo che l'incidente è avvenuto in territorio russo.

Jarosław Kaczyński si è rifiutato di accettare i risultati del primo rapporto e da allora ha sempre sostenuto che politici ad alto livello del precedente governo polacco di Piattaforma Civica hanno contribuito a falsificarli per coprire il coinvolgimento della Russia nell'assassinio di suo fratello. La ragione di ciò starebbe nel fatto che il fratello Lech aveva sostenuto la Georgia durante il conflitto armato con la Russia nel 2008.

Quando è salito al potere nel 2015, il partito PiS ha istituito una sottocommissione governativa su Smoleńsk, guidata dall'allora ministro della Difesa **Antoni Macierewicz**, per indagare nuovamente sull'incidente.

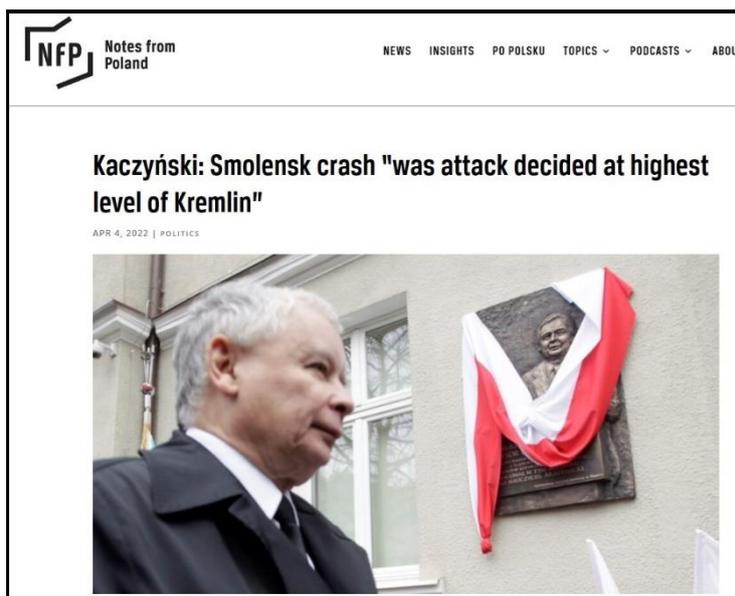
Nel rapporto uscito lo scorso aprile, la Russia viene accusata di aver fatto esplodere due ordigni esplosivi piazzati nell'aereo. La morte di Kaczynski è stato il risultato di un "atto di interferenza illegale da parte russa", ha dichiarato in una conferenza stampa il capo della commissione Antoni Macierewicz. Jarosław Kaczyński, ha anche accusato l'ex primo ministro polacco Donald Tusk di aver coperto gli eventi.

La prova principale e indiscutibile dell'interferenza è stata un'esplosione nell'ala sinistra... seguita da un'esplosione al centro dell'aereo", ha aggiunto. Macierewicz - ex ministro della Difesa - negando che siano stati commessi errori da parte dei piloti o dei membri dell'equipaggio polacchi, nonostante le cattive condizioni meteorologiche al momento dell'incidente. I sospetti sono inoltre alimentati dal rifiuto della Russia di restituire i rottami, rifiuto che ha complicato le indagini delle autorità polacche. Dobbiamo quindi ritenere che le nuove indagini sono state svolte con il materiale e le informazioni raccolte allorché all'indomani della sciagura venne formata la commissione di inchiesta congiunta russo-polacca. Le ultime accuse giungono nel contesto di un inasprimento delle tensioni tra Varsavia e Mosca in seguito all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. (2)

Il rapporto, al termine di analisi e risultati di un "lungo ed estremamente difficile lavoro" contiene una risposta inequivocabile, ha dichiarato il presidente della sottocommissione investigativa. La causa della tragedia di Smolensk "sono state almeno due esplosioni che hanno distrutto l'aereo", ha sottolineato Antoni Macierewicz. Bisogna rendersi conto che questa "è stata l'unica indagine di questo tipo di cui siamo a conoscenza nella storia delle indagini sugli incidenti aerei", ha detto Macierewicz in un'intervista a Polskie Radio. "Non era mai successo prima che una commissione d'inchiesta su incidenti di questo tipo si trovasse di fronte a una completa falsificazione delle prove, da cui un processo d'indagine così lungo", ha aggiunto.

"È stato il primo atto di aggressione di questo tipo in molti, molti anni sulla scena internazionale da parte della Russia, che ha dato il via all'aggressione militare con cui abbiamo a che fare oggi in Ucraina", ha sottolineato Kaczynski.

In Polonia le polemiche sono alle stelle. Le ultime affermazioni di Kaczyński sono state accolte con scetticismo da esponenti dell'opposizione. Marek Belka, ex primo ministro e ora deputato al Parlamento europeo, ha dichiarato a Wirtualna Polska di non ritenere che vi siano nuove prove che mettano in discussione le precedenti conclusioni ufficiali. Ha definito l'idea di un attacco deliberato un "concetto folle e malato". Una parlamentare dell'opposizione, Barbara Nowacka, ha dichiarato di aver avuto accesso al rapporto prodotto dalla commissione di Macierewicz, poiché sua madre, Izabela Jaruga-Nowacka, è stata una delle vittime dell'incidente, ha dichiarato al quotidiano liberale Gazeta Wyborcza che il documento pretende effettivamente di dimostrare le affermazioni del PiS, ma solo perché si tratta di un "rapporto interamente politico... che ha ben poco a che fare con le prove reali". L'autrice ha osservato che persino alcuni membri della commissione di Macierewicz si sono rifiutati di avallare le conclusioni.



<https://notesfrompoland.com/2022/04/04/kaczynski-smolensk-crash-was-attack-decided-at-highest-level-of-kremlin/>

Circa le fonti di cui si sono avvalsi i membri del sottocomitato investigativo il rapporto così li elenca:

Ministry of National Defence, Military Police, Armament Inspectorate, 1st Base of Transport Aviation, Military Institute of Aviation Medicine, Military Counterintelligence Service, Military Intelligence Service, Internal Security Agency, Intelligence Agency, Government Protection Bureau (now State Protection Service), Ministry of Internal Affairs and Administration, Ministry of Infrastructure, Office of the Prime Minister, Office of the President of the Republic of Poland.

Il Subcommittee ha inoltre avuto accesso a 750 volumi di files dall'ufficio della Procura nazionale.



La copertina del Rapporto redatto dal Sottocomitato per la reinvestigazione dell'incidente aereo di Smolensk. Il rapporto si compone di 326 pagine

Volendo collegare questa notizia alle cronache di casa nostra, possiamo annotare due considerazioni. La prima è che, al di là della convinzione che ognuno può avere sull'incidente di Smolensk (errore dell'equipaggio o esplosione di un ordigno a bordo), quanto avvenuto in Polonia dimostra che l'indagine su un incidente, sia pur avvenuto in tempi lontani, può essere riaperta anche senza disporre materialmente del relitto dell'aereo. (3) Non a caso l'ultimo rapporto è stato prodotto dal "Subcommittee for Reinvestigation of the Aircraft Accident". La seconda è che quando Antoni Macierewicz afferma che "questa è stata l'unica indagine di questo tipo di cui siamo a conoscenza nella storia delle indagini sugli incidenti aerei" evidentemente non sa che in Italia sono 42 anni che si discute sul dilemma bomba/missile dell'incidente di Ustica.

- (1) Le indagini che portarono alla stesura del primo rapporto terminarono il 10 gennaio 2011. Del team investigativo facevano parte anche membri polacchi. Specifica in merito il rapporto: *"In compliance with ICAO Annex 13 (hereinafter referred to as Annex 13) the Republic of Poland appointed their Accredited Representative and a large group of Advisors to participate in the investigation. The investigation was participated by experts of research institutes and aviation industry of the Russian Federation and the Republic of Poland. Aviation experts from the Azerbaijan Republic and the Republic of Uzbekistan were involved in the investigation as experts. Examination of a number of aircraft instruments was conducted on the facilities of the Federal State Enterprise "13th State Research Institute of the Russian Ministry of Defense" with participation of representatives of the equipment manufacturers and the Republic of Poland."*
- (2) La notizia del rapporto e la conferenza stampa sono state riprese da tutti i media della Polonia. Per tutti vedi: <https://notesfrompoland.com/2022/04/04/kaczynski-smolensk-crash-was-attack-decided-at-highest-level-of-kremlin/>
- (3) Volendo fare un parallelo con la strage di Ustica dobbiamo osservare che nel caso di Smolensk, essendo l'aereo caduto sulla terraferma gli investigatori hanno potuto disporre di materiale fotografico e filmati fin dall'indomani dell'incidente. Nel caso di Ustica invece l'aereo è finito in mare, è stato recuperato nel corso di due distinte campagne concluse dopo 14 anni e pertanto le parti portate in superficie avevano già subito l'influenza della prolungata permanenza in ambiente marino. Successivamente poi con la infelice decisione del trasferimento a Bologna, diciamo che ben difficile sarebbe oggi avvalersi dei rottami esposti per riaprire una indagine.

NL 40/2022 ; 29 luglio 2022

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
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo

NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

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

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

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