

LA "CALDA" AREA ORIENTALE

Il 4 febbraio scorso l'Agenzia investigativa per l'Aviazione Civile del Kazakistan, AAID, ha pubblicato un rapporto preliminare in lingua russa in cui si forniscono dettagli sulla caduta dell'Embraer 190 che decollato da Baku avrebbe dovuto atterrare a Grozny; era il 25 dicembre 2024. ⁽¹⁾ Nel rapporto viene precisato che l'aereo dopo aver effettuato due mancati tentativi di atterraggio a Grozny aveva deciso di tornare a Baku. Ma durante questa fase di rientro, alle 05.13:32Z, i sistemi di controllo dell'aereo erano divenuti inagibili; in poche parole l'aereo non era più manovrabile. E' stato a questo punto allora che l'equipaggio prendeva la decisione di procedere verso l'aeroporto alternato di Aktau per un atterraggio di emergenza. Il velivolo ha tuttavia impattato con il suolo a circa 5 km a nord-ovest della soglia della pista 11; erano le 06.27:58. A seguito di ciò 35 passeggeri, il capitano, il primo ufficiale e l'assistente di volo più anziano sono morti, 27 passeggeri e 2 assistenti di volo hanno riportato ferite di vario grado. L'aereo è andato a fuoco ed è stato distrutto.

"La Commissione d'inchiesta continua a condurre un esame dettagliato dei danni alle strutture dell'aereo. L'ispezione iniziale dei frammenti superstiti ha rivelato numerosi danni passanti e non passanti di varie dimensioni e forme nella sezione di coda della fusoliera, nello stabilizzatore verticale e nello stabilizzatore, nell'elevatore e nel timone. Danni simili sono stati riscontrati sul motore sinistro e sull'ala sinistra dell'aereo, oltre che sulle unità e sui componenti dell'aereo. In alcuni punti, i danni hanno una forma rettangolare regolare". Il rapporto precisa inoltre che all'interno dell'aereo sono stati trovati numerosi oggetti estranei.

Da ricordare che il 28 dicembre 2024 il Presidente russo Vladimir Putin affermava, durante una conversazione con il Presidente dell'Azerbaijan Ilham Aliyev, che mentre l'Embraer 190 dell'Azerbaijan Airlines stava per atterrare, i droni ucraini stavano attaccando Grozny e le difese aeree russe erano state attivate per respingere quegli attacchi. *E' quanto scrive la Tass citando fonti del Cremlino. "L'aereo di linea azero ha tentato più volte di atterrare all'aeroporto di Grozny - ha aggiunto Putin secondo quanto riferito dalle agenzie ufficiali russe. Allo stesso tempo, Grozny, Mozdok e Vladikavkaz venivano attaccate da droni da combattimento ucraini e le difese aeree russe sono entrate in azione per respingere questi attacchi".* Il presidente russo non precisava tuttavia se l'aereo fosse stato colpito o meno dal sistema di difesa russo. Il Presidente Putin ha comunque chiesto scusa per il "tragico incidente" occorso ad un aereo passeggeri dell'Azerbaijan Airlines schiantatosi in Kazakistan mentre era in viaggio verso la capitale cecena Grozny, incidente accaduto "nello spazio aereo russo". Il presidente russo ha poi esteso le sue condoglianze alle famiglie delle vittime dell'incidente aereo. ⁽²⁾

Le immagini che seguono sono tratte dalle pagg. 20 e 21 del Rapporto Investigativo dell'AAID.





Рис. 10. Повреждения левой стороны хвостовой части



Рис. 11. Повреждения левой стороны хвостовой части

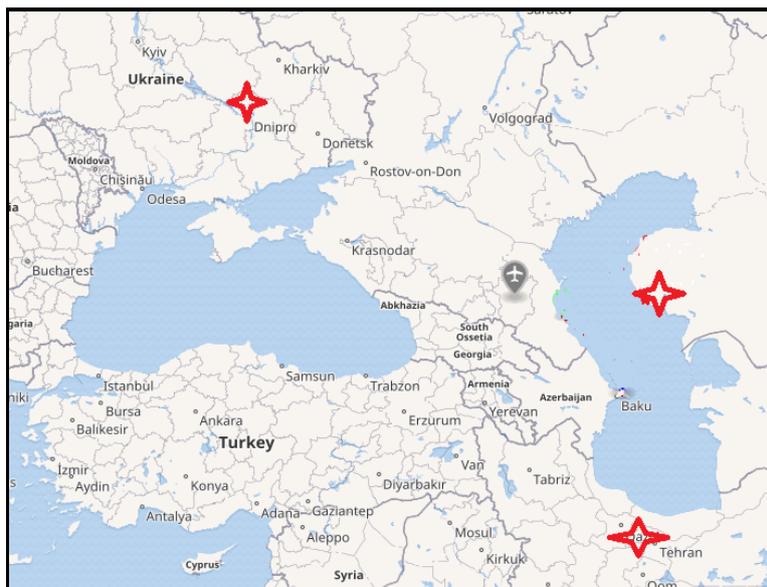
La sciagura di Natale è quindi stata causata da un atto ostile compiuto contro un aeromobile di linea.

Ora noi in questo servizio vorremmo evidenziare come quello dell'Azerbaijan Airlines sia il terzo caso di abbattimento di un aereo civile in una ben delimitata e circoscritta area, la quale sembra essere diventata un vero e proprio cimitero per gli aerei di linea. Questi gli altri due incidenti che lo hanno preceduto:

- 17 luglio 2014, il volo Malaysia Airlines 17 in servizio fra Amsterdam e Kuala Lumpur, Malaysia, viene abbattuto da un missile terra-aria Buk, un sistema in quel momento impiegato sia nelle forze armate russe che in quelle ucraine, mentre sorvolava la zona orientale dell'Ucraina. Tutti i 283 passeggeri e i 15 membri dell'equipaggio rimasero uccisi nell'incidente. Le investigazioni ufficiali condotte dal governo olandese conclusero che l'aereo fu abbattuto da un missile lanciato da un territorio controllato dalle forze separatiste filo-russe. Il volo, operato con un Boeing 777-200ER, cessò i contatti con gli enti del controllo del traffico aereo a circa 50 km dal confine tra Ucraina e Russia e precipitò in prossimità dei villaggi di Hrabove, e Petropavlivka nell'Oblast' di Donec'k, in Ucraina, in territorio a quel tempo controllato da separatisti filo-russi.

- L'8 gennaio 2020, un Boeing 737-800 della Ukraine International Airlines che effettuava servizio tra Teheran e Kiev (Ucraina) precipitò pochi minuti dopo il decollo dall'aeroporto Internazionale di Teheran-Imam Khomeini, provocando la morte di tutti i 176 a bordo, fra cui 9 componenti l'equipaggio. L'abbattimento venne confermato dalle autorità del governo iraniano che ammisero che due missili iraniani, presumibilmente SA-15 di fabbricazione russa, avevano colpito il velivolo per errore. L'incidente avvenne durante le gravi tensioni seguite all'uccisione da parte statunitense del generale iraniano Qasem Soleimani a Baghdad il 3 gennaio 2020.

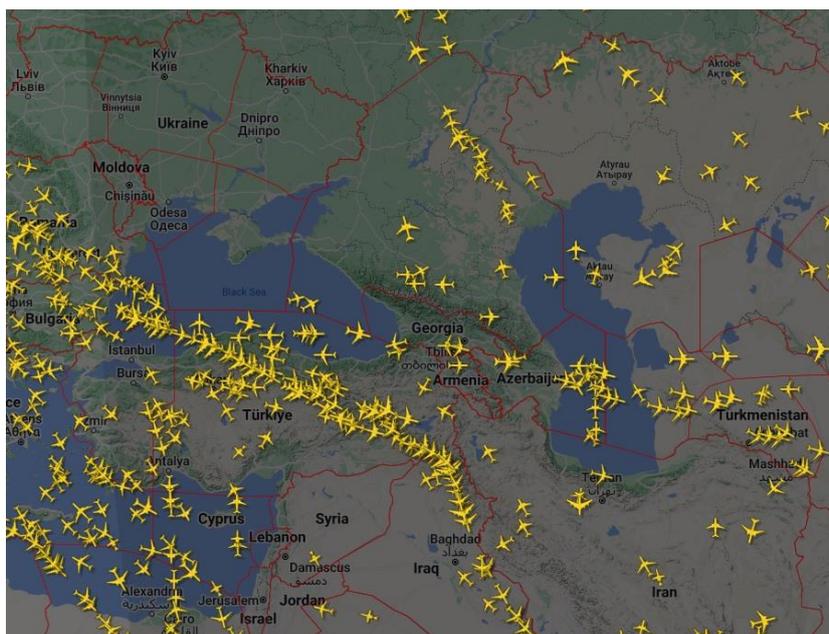
E poi, appunto, il 25 dicembre 2024 il terzo abbattimento, quello dell'Azerbaijan Airlines.



La mappa con le zone ove sono avvenuti i tre abbattimenti, dall'alto in basso: MH17, Azal 8243 e Ukraine Int.al 752:

Cinquecentododici persone morte nei tre abbattimenti (298+176+38) i quali non si possono certo definire incidenti tecnici, ma veri e propri delitti nei cieli, e crediamo possa essere di scarso conforto per parenti e famigliari delle vittime sapere che il fuoco che li ha uccisi è stato un “fuoco amico” in quanto è evidente che in tutti e tre i casi i velivoli civili sono stati scambiati per velivoli militari ostili. E’ il caso di dire che in quell’area vige la regola del “grilletto facile” e comunque appare evidente che non vi è un “filtro” capace di discernere fra un aereo di linea ed un aereo militare. L’unico modo per evitare simili tragedie rimane quello di girare al largo o addirittura di non operare voli di linea in tutta la regione interessata.

A questo punto può risultare interessante controllare ad oggi (3) quale è la situazione in quell’area geografica.



Ebbene appaiono due distinti flussi, uno sull’asse balcanico *Romania-Bulgaria-Turchia* e un secondo flusso molto più ridotto ci mostra il traffico che punta sul territorio russo. Nel mezzo di queste due correnti tuttavia

notiamo un non insignificante numero di velivoli che attraversano il Mar Nero diretti verso est. Come commentare questo incessante scorrimento che non sembra affatto venir turbato dai venti di guerra?

A complemento del presente articolo invitiamo i nostri lettori a leggere le seguenti due Newsletters che appaiono nel nostro archivio le quali trattano delle responsabilità che hanno i vettori nella scelta delle zone da sorvolare durante la loro rotta, e di quali mezzi esse dispongono per conoscere le reali situazioni vigenti nelle singole aree:

-NL25/2015 dell'11 Dicembre 2015: "La responsabilità del vettore sulla scelta della rotta";

-NL06/2020 del 15 Gennaio 2020: "E' sicura la nostra rotta?"

- 1) L'aereo era immatricolato 4K-AZ65 e stava svolgendo il volo J2-8243
- 2) https://www.ansa.it/sito/notizie/topnews/2024/12/28/putin-difese-russe-in-azione-mentre-embraer-stava-atterrando_1c6921e3-360c-4b80-aa9e-5dbdae264171.html
- 3) La foto tratta da FlightRadar24 è stata fatta il 9 febbraio 2025 alle ore 18.00 LT.

www.air-accidents.com

NL 15/25 (10 Febbraio 2025)

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025



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.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
info@ibneditore.it

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it