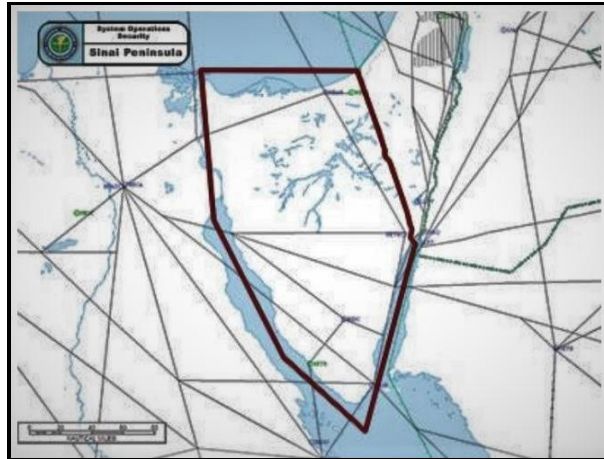


COSI' ACCADONO GLI INCIDENTI

In data 31 marzo la FAA ha esteso di un altro anno un avviso di sicurezza riguardante gli operatori che sorvolano la penisola del Sinai in Egitto. L'area interessata è quella che vi mostriamo nella sottostante mappa.



Il Notam iniziale era stato emesso nel marzo 2015, sulla base della valutazione della FAA che le rotte aeree civili internazionali che transitano nella regione di informazione di volo (FIR) del Cairo sulla penisola del Sinai e gli aerei che operano da e per gli aeroporti del Sinai sono a rischio di potenziali attacchi estremisti che coinvolgono armi antiaeree. Sotto questa denominazione rientrano sistemi di difesa aerea portatili (MANPADS), fuoco di armi leggere e fuoco indiretto di mortai e razzi contro gli aeroporti del Sinai. Da notare che alcuni tipi di MANPADS presentano un rischio fino a un'altitudine massima di 25.000 piedi.

La FAA riferisce che lo Stato islamico in Iraq e ash-Sham nel Sinai (ISIS-Sinai), un affiliato dell'ISIS con sede in Egitto, continua a condurre attacchi nella penisola del Sinai. Tali attacchi hanno la capacità di colpire infrastrutture critiche e obiettivi civili. Durante il 2020, l'ISIS-Sinai ha continuato gli attacchi contro le forze di sicurezza egiziane e gli obiettivi civili nel Sinai settentrionale, compresi molteplici attacchi con ordigni esplosivi improvvisati (IED) contro aree residenziali e un attacco contro un gasdotto.

E' sulla base di queste informazioni che la FAA continua a consigliare alle compagnie aeree e in particolare agli operatori statunitensi di evitare di volare al di sotto del FL260 in questa zona.

Annota sempre la FAA che dal 2014 al 2017, l'ISIS-Sinai ha attaccato più obiettivi legati all'aviazione, in particolare nel dicembre 2017, quando il gruppo ha usato un missile guidato anticarro per distruggere un elicottero militare VIP all'aeroporto internazionale di Al 'Arish. Pur operando prevalentemente nella parte settentrionale della penisola, l'ISIS-Sinai ha dimostrato la capacità di condurre attacchi anche nel Sinai meridionale. Nel febbraio 2017, i militanti dell'ISIS-Sinai nel sud del Sinai hanno sparato razzi oltre il confine verso Eilat, Israele. Nell'ottobre 2015, l'ISIS-Sinai ha rivendicato la responsabilità di un attacco IED, che ha distrutto un aereo passeggeri russo in rotta verso St. Pietroburgo, Russia, poco dopo la sua partenza dall'aeroporto

internazionale di Sharm el-Sheikh (1) nel Sinai meridionale. Il gruppo ha affermato che l'ordigno è stato collocato a bordo dell'aereo prima della partenza da Sharm El Sheik, creando notevole preoccupazione su potenziali minacce esistenti all'interno dell'aeroporto. Nel giugno 2015, ISISSinai ha sparato razzi verso l'aeroporto di El Gora, situato nel nord del Sinai. Per quanto riguarda gli aerei in volo, nel gennaio 2014, l'ISIS-Sinai sparò con armi leggere contro un aereo militare egiziano e ha usato MANPADS per abbattere un elicottero militare egiziano in volo a bassa quota. Anche se i MANPADS non siano stati usati per colpire aerei civili nel Sinai, gli estremisti hanno però la capacità di farlo.

E' in questo scenario che in data 11 aprile abbiamo voluto monitorare come era la situazione dei sorvoli reali nell'area ove la FAA avvertiva esserci dei rischi, avvalendoci del sito *flightradar24*.

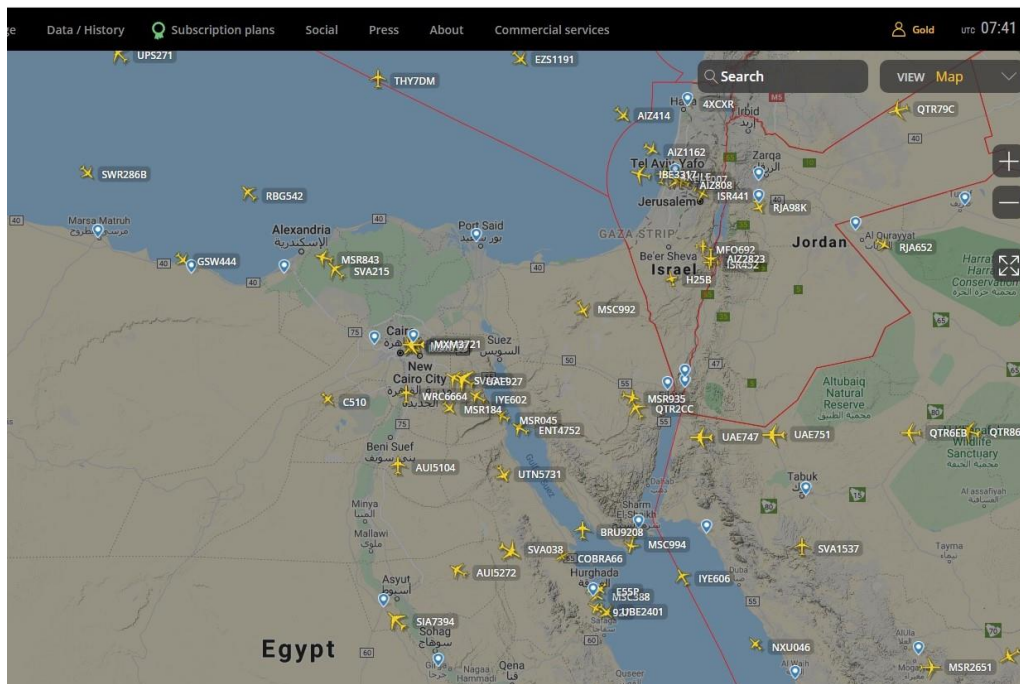


Immagine 1: Ore 07.41Z

Nelle prima schermata (ore 07.41Z corrispondenti alle 09.41 italiane) l'area interessata era sorvolata dal volo 935 della Egyptair, da un volo Qatar Airways con il nominativo 2CC, dal volo Air Cairo 992 e da Belavia volo 9208.

Un'ora dopo (08.51Z corrispondenti alle 10.51 italiane) la penisola del Sinai era attraversata da molti più aerei. In dettaglio:

Due voli della TAROM (ROT3306; ROT 3906) ;

Il volo della Saudia 3075 ;

Il volo dell'Air Arabia (ABY) 385 ;

Il volo Qatar 04C era appena uscito dall'area incriminata;

mentre altri 3 aerei vi stavano entrando, in particolare un altro volo Qatar (7HK) ; il British Airways 104 e FlyEgypt (FEG) 1287. (vedi immagine 2)



Immagine 2: Ore 08.51Z

Tutti i sorvoli da noi elencati sono stati fatti a livelli di volo di molto superiori al FL260: è questa una precisazione doverosa da fare. Ma rimane una domanda di non poco conto aperta: è saggio sorvolare un'area a rischio ricordando quanto avvenuto in Ucraina il 17 luglio 2014 allorchè un Boeing 777 della Malaysia Airlines venne abbattuto da un missile terra aria in una zona che era stata chiusa prima fino FL260 e poi fino a FL 320 ? (2)

A questo punto il lettore potrebbe essere curioso di sapere come devono comportarsi le compagnie aeree e chi decide in merito alle rotte che i loro velivoli devono seguire. Ebbene le autorità aeronautiche dei rispettivi Paesi dovrebbero dettare le linee guida per i propri vettori. Di fatto però le linee operative vengono sempre dettate da pochi Stati che fanno da apri-pista agli altri.

Così se si va sul sito dell'EASA l'Agencia per la sicurezza del volo europea (3) trattando dell'intera area del Sinai in questione, troviamo la seguente precisazione generale:

“A causa della situazione di pericolo, si valuta che il rischio di operazioni e di sorvolo sotto FL250 sia ALTO.”

Poi il sito scende in merito alle istruzioni fornite dai singoli paesi. Le autorità aeronautiche che hanno emesso istruzioni sono, il Regno Unito il quale avverte i propri vettori:

“Operators are strongly advised to avoid operating at less than 25,000 FT AGL in this airspace.”

Gli Stati Uniti ove possiamo ritrovare il Notam e le istruzioni già riportate in precedenza.

E infine la Germania la quale avverte:

“Civil German air operators are advised to take potential risk into account in their risk assessment and routing decisions within the southern part of Sinai Peninsula (as part of FIR CAIRO (HECC))

below FL260 including landing, taxiing, parking and take off. Potential risk to aviation from latent threats.”

Quindi solo tre nazioni hanno allertato i propri operatori sui rischi che si corrono sorvolando la penisola di Sinai.

Di certo le compagnie aeree che hanno sorvolato, e che continuano a sorvolare la penisola del Sinai in questi giorni, se interrogate in merito risponderebbero facendo notare che il divieto era al di sotto del FL 260 e che loro hanno operato a quote ben superiori. Tuttavia vorremmo ricordare quanto riportato dal rapporto olandese circa l'abbattimento del B777 malese (4):

6. Operators - including Malaysia Airlines - assumed that the unrestricted airspace above FL320 over the eastern part of Ukraine was safe. This was despite the fact that the conflict was expanding into the air and that, according to the Ukrainian authorities, weapon systems were being used that could reach civil aeroplanes at cruising altitude.

“Gli operatori, inclusa la Malaysia Airlines, hanno ritenuto che lo spazio aereo della zona orientale ucraina al di sopra del livello di volo 320 fosse sicuro. Questo malgrado il fatto che il conflitto aereo si stava espandendo e che, secondo le autorità ucraine, si stavano usando armamenti capaci di raggiungere le quote di crociera usate da velivoli civili.”

Come se non bastasse in altra parte del rapporto (5) viene riportato che il sistema missilistico terra-aria BUK è capace di raggiungere targets situati a 70,000/80,000 piedi.

Certo cambia l'area geografica, cambiano i partecipanti, cambiano le armi in dotazione, ma non c'è da stare tranquilli osservando come di fronte a un incidente ancora “fresco” come quello di MH17, le compagnie aeree non preferiscano scegliere rotte alternative rispetto a quelle dichiarate a rischio.

- (1) Il volo Metrojet 9268 era un collegamento [charter](#) operato dalla [compagnia russa Metrojet](#) fra Sharm el-Sheikh e San Pietroburgo in Russia. Il 31 ottobre 2015 l'[Airbus A321](#) (EI-ETJ) che operava il volo è stato oggetto di un attentato terroristico a seguito del quale è precipitato sulla [Penisola del Sinai](#), causando la morte dei 217 passeggeri e dei 7 membri dell'equipaggio.
- (2) In merito, vedi quanto riportato ai capitoli 6.3 e 6.4 del rapporto sull'incidente a MH17, dal Dutch Safety Board.
- (3) <https://www.easa.europa.eu/domains/air-operations/czibs/czib-2017-09r6>
- (4) Pag. 229 del rapporto di cui al punto 2)
- (5) Pag. 134 del rapporto di cui al punto 2)

NL 23/2021 ; aprile 2021

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
NL21/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile

Coming soon !

Vuoi sapere il record di sicurezza raggiunto dalla compagnia con cui volerai?

La risposta sarà presto disponibile:

THE SAFE AIRLINE

In formato ebook per assicurare tempestivi aggiornamenti

Per ogni compagnia aerea la lista completa di tutti gli incidenti fatali occorsi dal 1951 al 2020, con relativa elaborazione nei confronti del numero anni in cui la compagnia ha operato. Una graduatoria che vi fornirà lo status sulla sicurezza che ogni vettore ha maturato nel corso della sua storia operativa.

