

I MISSILI DAL NORD-COREA SONO UN PERICOLO PER GLI AEREI CIVILI?

Tutti ricordiamo la tragica fine di Malaysia 17 in volo fra Amsterdam e Kuala Lumpur abbattuto per errore da un missile lanciato dal territorio ucraino ove erano in corso da tempo combattimenti. A bordo del velivolo 298 persone hanno perso la vita. (1)

I pericoli derivanti da missili “vaganti” sono purtroppo sempre attuali, in questi giorni in particolare nei cieli del sud est asiatico. Per quanto nessuno fra i media nostrani ha toccato l’aspetto della sicurezza voli ogni qualvolta viene annunciato un nuovo lancio da parte della Corea del Nord, i fatti dimostrano che il pericolo sussiste. Come mostra la sottostante immagine (2) i velivoli commerciali in quella affollata area attualmente girano intorno alla zona ritenuta a rischio ma più di un particolare indica, come vedremo, che la possibilità di incontri drammatici è lungi dall’essere risolta.



Immagine n. 1

A luglio di quest’anno la Corea del Nord ha testato il nuovo missile intercontinentale Hwasong-14 un ICBM (missile balistico intercontinentale) il quale ha una autonomia notevolmente ampliata rispetto ai precedenti modelli. I due missili testati hanno terminato la loro traiettoria nel mar del Giappone cioè oltre lo spazio aereo di competenza della Corea del nord ovvero la FIR di Pyongyang ben visibile nella mappa riportata nell’immagine 1. Uno dei due missili fra l’altro non è finito in mare intatto, è esploso nella atmosfera e migliaia di frammenti sono caduti a mare rappresentando un ulteriore pericoloso scenario per la navigazione aerea; se uno dei frammenti avesse colpito una ala o coda di aereo le conseguenze avrebbero potuto essere molto serie. I due missili ICBM non sono stati i primi a finire la loro corsa oltre l’area di giurisdizione di Pyongyang.

Una analisi dei lanci e dei rispettivi punti di caduta dei missili nordcoreani (3) mostra che dall’agosto del 2016 a luglio di quest’anno sono stati sette i missili finiti fuori dello spazio aereo nord-coreano finendo la loro corsa nella FIR di Fukuoka ovvero sulla destra della regione volo (FIR) di Pyongyang. E’ per questo motivo che nella immagine 1 si può notare che i velivoli diretti dal Giappone verso il territorio russo girano molto a largo della linea di confine con la Corea del nord. Ricordiamo che sulla rotta Giappone-Europa i velivoli interessati sorvolano regolarmente lo spazio aereo russo.

Nel 2015 i lanci erano stati quindici; nel 2016 ventiquattro e nel 2017 siamo finora arrivati a una ventina fra i quali, a luglio, i primi due a gittata intercontinentale. E' da notare che tutti i lanci avvengo in direzione est verso il Giappone e Oceano Pacifico.

Il 28 luglio di quest'anno il volo Air France 293, un Boeing 777 da Tokyo a Parigi con 323 persone a bordo, è passato sull'aerovia R211 pochi minuti prima che i frammenti del missile esploso ricadessero proprio in quell'area.

Il problema più serio è che questi lanci non vengono notificati e preannunciati, pertanto nessuna misura preventiva circa una eventuale *no-fly zone* può essere adottata dal Giappone, ne tantomeno l'emissione di Notam.

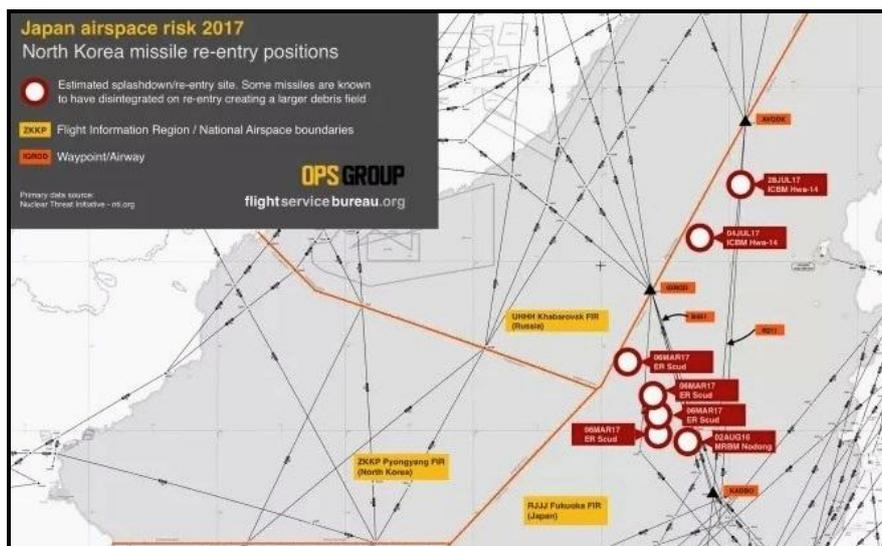


Immagine 2: i sette punti di caduta dall'agosto 2016 al 28 luglio di quest'anno.

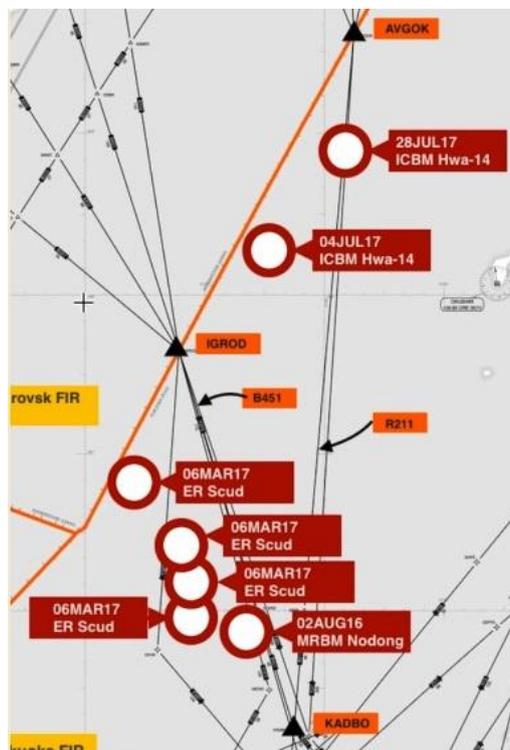


Immagine 3: dettaglio dell'area di caduta e collocazione dell'aerovia R211.

Come si può osservare nella mappa riportata nella figura due, lo spazio aereo della Corea del Nord è attraversato da molte rotte tutte però accuratamente evitate da qualsiasi aereo civile. La FAA ha emesso una specifica allerta vietando a tutti gli operatori statunitensi di volare in quell'area e analoga misura è stata poi adottata dagli altri paesi.

La regione volo di Pyongyang (ZKKP) confina a nord con la FIR russa di Khabarovsk, nessun lancio però risulta effettuato verso quell'area.

Per il momento il caso di Air France 293 risulta essere il primo "incontro ravvicinato" nell'area in questione tuttavia il particolare che i lanci non vengano preannunciati e il fatto che essi non rispettino i confini della nazione interessata contribuiscono a creare potenziali rischi alla navigazione aerea.

(1) L'abbattimento è avvenuto il 17 luglio 2014. Nell'ottobre del 2015 il Dutch Safety Board (DSB) ha terminato la stesura del rapporto investigativo precisando che l'aereo è stato abbattuto da un missile Buk terra-aria (codice NATO SA-11 Gafly) lanciato da separatisti pro-Russia che controllavano il territorio ucraino.

(2) Immagine tratta dal sito www.flightradar24.com

(3) Le immagini due e tre sono tratte dal sito www.flightservicebureau.org

Safety Newsletter 43/2017 del 20 Ottobre 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "About"- "Newsletter Archive")

01/2017: MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)

02/2017: QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)

03/2017: SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)

04/2017: 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)

05/2017: TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)

06/2017: SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)

07/2017: INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)

08/2017: I CERVI DELL'AEROPORTO DI CHARLOTTE (16 febbraio)

09/2017: COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)

10/2017: TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)

11/2017: SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)

12/2017: PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)

13/2017: A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)

14/2017: LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)

15/2017: MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)

16/2017: L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)

17/2017: OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)

18/2017: ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)

19/2017: UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
20/2017: MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
21/2017: PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
22/2017: DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
23/2017: CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
24/2017: UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
25/2017: LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
26/2017: L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
27/2017: RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
28/2017: UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
29/2017: CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
30/2017: LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
31/2017: UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
32/2017: QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)
33/2017: IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)
34/2017: SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)
35/2017: L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA (8 agosto)
36/2017: UN INSOLITO TAIL STRIKE A MALPENSA (2 settembre)
37/2017: DUE INCIDENTI SIMILI (5 settembre)
38/2017: EMBRAER 190; UN INCIDENTE DA NON SOTTOVALUTARE (13 settembre)
39/2017: PASSI AVANTI PER LA SOLUZIONE DEI "FUME EVENTS" (20 settembre)
40/2017: QUELLA BRUTTA STORIA DEL CALCOLO ORE-VOLO DEGLI EQUIPAGGI (29 settembre)
41/2017: MH370: SAREBBE ORA DI DIRE QUALCHE VERITA' SUL "VOLO DEL MISTERO" (3 ottobre)
42/2017: ENNESIMO CASO DI "INCONTRI RAVVICINATI" NEI CIELI EUROPEI (6 ottobre)

www.air-accidents.com