

OPERARE IN ZONE A RISCHIO?

Vi mostriamo il Notam in vigore dall'8 ottobre scorso emesso dalla autorità aeronautica israeliana circa la situazione nello spazio aereo israeliano e i relativi rischi connessi. Come si può leggere, lo spazio aereo e le attività aeroportuali non risultano interdette.

Source: Israel
 Reference: NOTAM A1092/23
 Issued: 08-Oct-23, valid until: 19 Oct 2023

Plain English: Israel advises operators to review security, threat information, and NOTAMs.

```

A1092/23 NOTAMR A1057/23
Q) LLLL/QAFXX/IV/NBO/E /000/999/3124N03520E121
A) LLLL B) 2310081333 C) 2310191600
E) SECURITY.
ISRAEL ADVISORY FOR TEL-AVIV FLIGHT INFORMATION REGION FIR - LLLL.
1. APPLICABILITY:
THIS NOTAM APPLIES TO ALL AIR CARRIERS AND COMMERCIAL OPERATORS PLANNING TO FLY INTO,
OUT OF, OR WITHIN TEL-AVIV FIR - LLLL, AT ALL LEVELS.
2. DUE TO THE ONGOING CONFLICT SITUATION IN THE REGION,
BETWEEN ISRAEL AND GAZA BASED EXTREMISTS MILITANTS,
OPERATORS ARE ADVISED TO REVIEW CURRENT SECURITY,
THREAT INFORMATION AND NOTAMS.
3. OPERATORS ARE INVITED TO CONTACT ISRAEL AIRPORT AUTHORITY-
IAA FOR OPERATIONAL INFORMATION.
4. CIVIL AVIATION AUTHORITY OF ISRAEL - CAAI IS
MONITORING THE SITUATION AT ALL TIMES, ASSESSING THE
RISK AND MITIGATING THE RISK TO AN ACCEPTED LEVEL
OF SAFETY - ALOS, ACCORDING TO ICAO STANDARDS.
NEVERTHELESS OPERATORS ARE ADVISED TO EXERCISE CAUTION.
DELAYS ARE EXPECTED, OPERATORS SHOULD CALCULATE
FUEL ACCORDINGLY.
5. OPERATORS ARE INVITED TO CONTACT CAAI FOR MORE INFORMATION.
  
```

Traduzione del Notam:

QUESTO NOTAM SI APPLICA A TUTTI I VETTORI AEREI E AGLI OPERATORI COMMERCIALI CHE INTENDONO VOLARE VERSO, DA O ALL'INTERNO DI TEL-AVIV FIR - LLLL, A TUTTI I LIVELLI DI VOLO.

1. APPLICABILITA':

2. A CAUSA DELLA SITUAZIONE DI CONFLITTO IN CORSO NELLA REGIONE, TRA ISRAELE E I MILITANTI ESTREMISTI DI GAZA, SI CONSIGLIA AGLI OPERATORI DI RIVEDERE LE ATTUALI INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA, INFORMAZIONI SULLE MINACCE E I MESSAGGI INFORMATIVI.


3. GLI OPERATORI SONO INVITATI A CONTATTARE L'AUTORITÀ AEROPORTUALE ISRAELIANA - IAA PER INFORMAZIONI OPERATIVE.

4. L'AUTORITÀ DELL'AVIAZIONE CIVILE DI ISRAELE - CAAI MONITORA LA SITUAZIONE IN OGNI MOMENTO, VALUTANDO IL RISCHIO E MITIGANDOLO FINO A RAGGIUNGERE UN LIVELLO DI SICUREZZA ACCETTATO, ANCHE IN BASE AGLI STANDARD ICAO. TUTTAVIA, SI RACCOMANDA AGLI OPERATORI DI ESERCITARE CAUTELA. SI PREVEDONO RITARDI. GLI OPERATORI DEVONO CALCOLARE CARBURANTE DI CONSEGUENZA.

5. GLI OPERATORI SONO INVITATI A CONTATTARE LA CAAI PER ULTERIORI INFORMAZIONI.

Di contro a questo Notam vi mostriamo il bollettino emesso dal *SafeAirspace.net* (1) il quale invece suggerisce di evitare lo spazio aereo israeliano e considerarlo una NO FLY ZONE.

LEVEL 1

 **OPS ALERT**

Mon 0256 EDT

ALERT Israel - civil aircraft shutdown risk is high

Key message to operators and flight crew:

- **LLBG/Tel Aviv is still busy – and it shouldn't be.**
- **Safe Airspace Risk** – Israel Level 1 – **Do Not Fly** ([Full warning text](#))
- **Civil Shutdown risk high:** Lessons of MH17 and UIA752 need to be applied

Israel is now an **active war zone**, and we have raised the [Safe Airspace](#) warning to Level 1 - **Do Not Fly**. The Israeli cabinet officially declared war against Hamas on Sunday Oct 8th.

As such, all lessons learned regarding civil operations in conflict zones over the last nine years since MH17 need to be applied. **The risk of a passenger aircraft becoming a casualty of this war is high.**

A tutti coloro che ci chiedono informazioni su come si devono comportare le compagnie aeree in un frangente come l'attuale riferito alla situazione nell'area israeliana ricordiamo quanto prevede la normativa in vigore:

- 1) Controllare se il Paese interessato ha chiuso il proprio spazio aereo;
- 2) Controllare se la propria autorità aeronautica nazionale (quella da cui dipende il vettore aereo) ha disposto il divieto di volare verso la destinazione monitorata;
- 3) Nel caso i due punti precedenti risultassero negativi, SPETTA AL VETTORE DI DECIDERE SE OPERARE O MENO.

L'incidente avvenuto al volo Ryanair Vienna-Tel Aviv (FR7161) in data 9 ottobre, dovrebbe servire di monito alle compagnie aeree per sospendere le operazioni regolari fintanto che la situazione non sia effettivamente tornata alla normalità.

- (1) Safe Airspace è un'iniziativa di OPSGROUP, un'organizzazione indipendente con 5000 membri, composta da compagnie aeree, dipartimenti di volo aziendali, operatori privati, operatori charter, militari e governativi.

NL 43/2023 ; 10 Ottobre 2023

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 Al 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
NL37/23	Cieli caldi nell'Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendari incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre
NL40/23	Ultime su MH370	4 settembre
NL41/23	Conoscete il SELCAL32?	18 settembre
NL42/23	Incendi a bordo causati da batterie al litio	6 ottobre

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."

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

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it