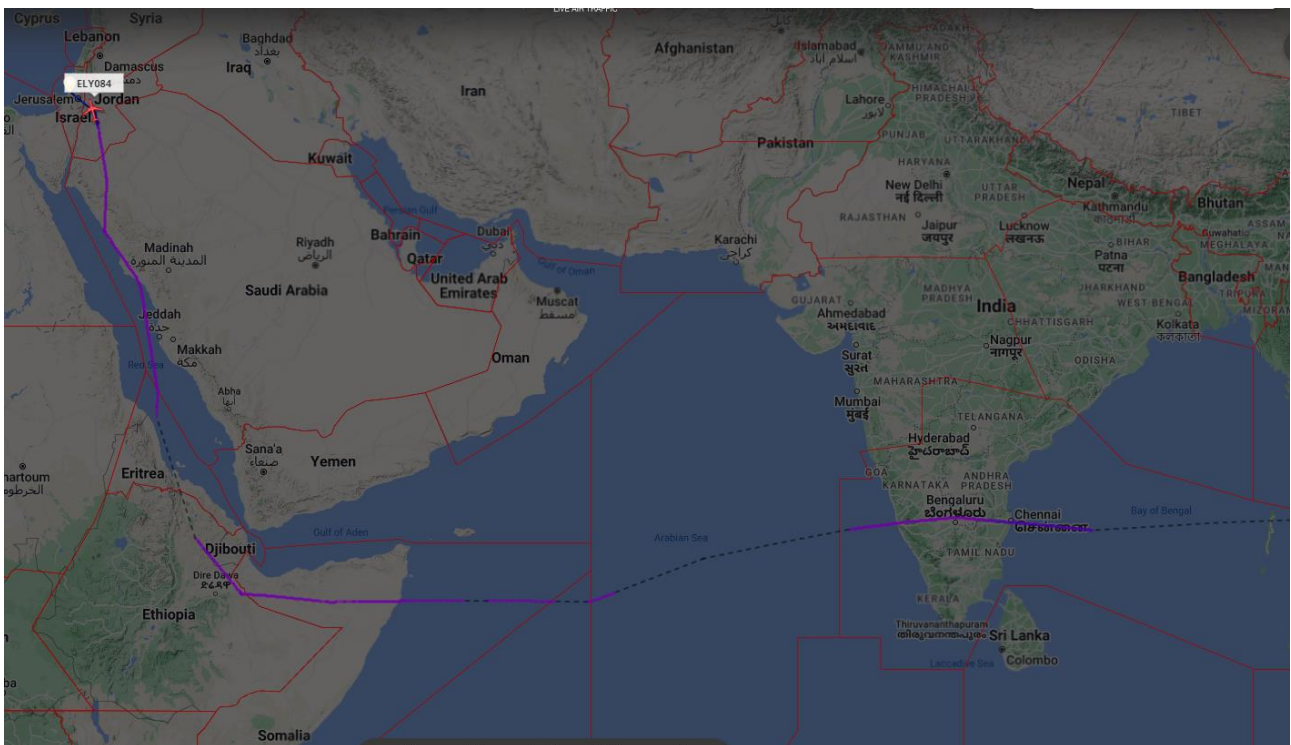


UNA INEDITA VARIANTE SUI DIROTTAMENTI AEREI

17 febbraio 2024. Un Boeing 787-9 di El Al, immatricolato 4X-EDJ che effettuava il volo LY-88 da Phuket a Tel Aviv, era in rotta a FL400 sopra la Somalia quando l'equipaggio ha ricevuto istruzioni tramite la frequenza ATC che erano in conflitto con il piano di volo. L'equipaggio insospettito ha ignorato le istruzioni, ha proseguito verso Tel Aviv dove atterrava circa 3,5 ore dopo. (1)

Per chi si chiedesse come mai un volo BKK-TLV si trovasse ad attraversare l'ATC somala mostriamo questa immagine tratta da "Flightradar24" che mostra un analogo volo (ELY084) il quale per evitare di sorvolare aree calde, quale è ad esempio lo Yemen in questi giorni, fanno un giro più lungo puntando verso Tel Aviv solo dopo essere giunti sul continente africano ed essersi lasciati alle spalle il tratto di Mar Rosso a ridosso del confine con lo Yemen.



Secondo quanto si è appreso dopo l'evento del 17 scorso, questo è stato il secondo incidente di che ha riguardato un volo El Al nella zona. Da quel che è agevole immaginare qualcuno si è intromesso sulla frequenza VHF in uso fornendo false informazioni su quale rotta assumere.

Il tentativo di dirottamento guidato da terra, è avvenuto in un'area in cui sono attivi gli Houthi sostenuti dall'Iran.

Si è trattato di un incidente estremamente grave che avrebbe potuto provocare il tentativo di danneggiare l'aereo o di condurlo in zone pericolose, con la possibilità di dirottamenti dalle

conseguenze potenzialmente drammatiche. Il Jerusalem Post ha riferito che una fonte di El Al ha dichiarato:

In Somalia ci sono state interruzioni delle comunicazioni per tutta la settimana, non solo per gli aerei di El Al, e le autorità ufficiali hanno dato istruzioni a tutti i piloti affinché, non appena ciò accade, non ascoltino le istruzioni e passino ad un altro metodo di comunicazione". In una tale evenienza i nostri piloti sono stati istruiti su come affrontare questi incidenti, e su come gestire il volo in modo professionale."

Ulteriori indagini da noi svolte hanno appurato che i voli El Al non sono stati gli unici ad essere coinvolti in tali inconvenienti. (2) Si contano infatti almeno 10 segnalazioni di aeromobili all'interno della FIR di Mogadiscio contattati da un secondo "controllore" sulla stessa frequenza, che ha impartito istruzioni contrastanti con i piani di volo cui erano autorizzati i velivoli.

Agli equipaggi sarebbero state impartite autorizzazioni di salita e discesa che non provenivano dal controllore di settore. Gli incidenti sono stati segnalati soprattutto nella parte settentrionale dello spazio aereo di Mogadiscio. **La situazione deriva da una disputa politica tra Somaliland e Somalia, due Paesi diversi, sebbene il primo non sia riconosciuto a livello internazionale. Dal 13 febbraio, entrambi i Paesi rivendicano l'autorità sulla FIR di Mogadiscio. In presenza di doppie autorità che rivendicano il controllo del medesimo spazio aereo, il sorvolo di tali aree è estremamente rischioso.**

(1) Un controllo dei dati di tracciamento del volo da parte di *Flightradar24.com* mostra che il volo El Al LY88, era partito da Phuket alle 23:36 di sabato 17 febbraio 2024. Nonostante la partenza con quasi un'ora di ritardo, il Dreamliner è arrivato a Tel Aviv con soli 17 minuti di ritardo alle 04:52 di domenica, dopo un viaggio di 10:26 ore.

(2) Fonte: OPSGROUP

NL 09/2024 19 febbraio 2024

www.air-accidents.com

[Elenco Newsletter emesse nel 2024 \(scaricabili dal nostro sito\)](#)

NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024

NL 06/24
NL 07/24
NL 08/24

E L'Airbus prese il volo, ma...
Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala
Il 737 MAX9 torna in servizio

14 gennaio 2024
23 gennaio 2024
19 febbraio 2024

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



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 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