

PARLIAMO DI “NO-FLY-ZONE”

A seguito della tuttora in atto invasione della Russia in territorio Ucraino, abbiamo sentito più volte parlare della richiesta del governo di Kiev rivolta alla NATO di creare una “no-fly-zone” nello spazio aereo che sovrasta la nazione. La richiesta non è stata accolta per il timore che ciò potesse implicare una escalation del conflitto.

Scopo di questo nostro intervento è di meglio spiegare cosa si intende con questo termine, quali effetti reali di protezione significhi e soprattutto chi può deciderlo.

I precedenti

•Iraq 1991/2003 (“Guerra del Golfo”) In questa occasione gli Stati Uniti e le forze della coalizione istituirono due zone di interdizione al volo, con il dichiarato scopo di evitare attacchi contro la popolazione Curda da parte dell’aviazione di Saddam Hussein. L’interdizione non era stata autorizzata dall’ONU ma, come solitamente avviene in questi casi, i pareri sulla stessa furono discordi. In Inghilterra ad esempio si fece presente che secondo la legge internazionale un intervento di questa natura è giustificato allorchè si tratta di evitare una catastrofe umanitaria. (1)



Le due no fly zone istituite durante la prima guerra del golfo.

•Bosnia & Herzegovina 1993/1995 (“Operazione Deny Flight”). In questo caso le Nazioni Unite con la Risoluzione 781 proibirono i voli sopra la Bosnia. L'operazione fu svolta dalla NATO e iniziò il 12 aprile 1993 come applicazione della risoluzione Onu. Le Nazioni Unite e la NATO ampliarono poi la missione per includere il supporto aereo ravvicinato alle truppe dell'ONU in Bosnia e l'esecuzione di attacchi aerei coercitivi contro obiettivi in Bosnia. Furono dodici i Paesi membri della NATO che contribuirono all'operazione fra cui anche l'Italia. (2)

•Libia 2011. Anche in questo caso l’ONU approvò l’istituzione di una no-fly-zone. La stessa venne istituita a Marzo e fu tolta a Ottobre.



La zona interdizione voli istituita nel 2011 in Libia

•Libia 2018/2019. Fu una istituzione alquanto anomala e del tutto unilaterale dichiarata dal Lybian National Army (LNA) nella zona meridionale del Paese.

Come già si può evincere da questi precedenti, ogniqualvolta viene chiuso un intero spazio aereo o buona parte di esso, le modalità restrittive dovrebbero in teoria sempre avere origine da una risoluzione delle Nazioni Unite. In realtà però non sembra esservi uniformità. Punto fondamentale per una sua concreta applicazione rimane comunque il fatto che il soggetto che la dichiara deve avere la forza di coercizione necessaria per poterla applicare e farla rispettare. Chiunque può chiudere il suo spazio aereo ad estranei, ma per rendere operativa l'interdizione serve una efficace forza di *scramble*.

Non possiamo comunque esimerci dal ricordare come ogni Paese all'interno della sua area di giurisdizione è libero di imporre divieti operativi.

Non sappiamo dirvi se fu il primo caso di no-fly-zone, ma le cronache del tempo narrano che già nel febbraio 1922 uno o più aerei sorvolavano il Vaticano a un livello abbastanza basso da disturbare il conclave papale allora in corso. In risposta, le autorità proibirono i voli su tutta Roma fino alla conclusione del conclave. Ancora oggi l'area del Vaticano è protetta da una "zona regolamentata" che ne vieta il sorvolo se non a precise condizioni. Essa è una delle tante aree regolamentate tuttora attive.

AIP - Italia		ENR 5.1.2-3			
ZONE REGOLAMENTATE		RESTRICTED AREAS			
Identificazione - Nome - Limiti laterali Identification - Name - Lateral limits	Limite sup. Upper limit	Limite inf. Lower limit	Tipo di attività Type of activity	Note Remarks	Validità fino a Validity till
1	2	3	4	5	6
LI R18 - Altopascio Linea congiungente i punti/line joining following points: 43°31'11" N 010°36'51"E 43°48'14" N 010°40'12"E quindi arco di cerchio in senso orario respectives arc of circle in clockwise direction radius 4.0 NM con centro sul centro or: 43°47'10" N 010°38'08"E fino a/18 point: 43°45'39" N 010°36'00"E 43°48'08" N 010°32'35"E quindi arco di cerchio in senso orario respectives arc of circle in clockwise direction radius 4.0 NM con centro sul centro or: 43°49'39" N 010°34'42"E fino a/18 point: 43°51'10" N 010°36'51"E	FL140	SFC	Intensa attività avioelasticità militare/heavy military parachute jumping excercises	1) HR: MON-FRI: H24 H24, excluded 2) Ente ATS responsabile/Responsible ATS Unit: Pisa APP 3) Procedure per l'attraversamento vedi ENR 5.1/Procedures for crossing: see ENR 5.1. 4) Il traffico aereo al di sotto di 3000 ft (Pisa QNH) dovrà contattare Lucca AFU (marked escluso/Air traffic below 3000 ft (Pisa QNH) shall contact Lucca AFU (TUE, excluded).	NIL
LI R19/A - Roma Città Linea congiungente i punti/line joining following points: 41°55'11" N 012°26'03"E 41°55'18" N 012°27'15"E 41°55'30" N 012°27'39"E 41°55'36" N 012°28'57"E quindi arco di cerchio in senso orario respectives arc of circle in clockwise direction radius 2.5 NM con centro sul centro or: 41°53'56" N 012°28'57"E fino a/18 point: 41°55'11" N 012°26'03"E	1000ft AMSL	SFC	Zona vietata al sorvolo per motivi di sicurezza/Area subject to overfly restriction for security/safety reasons	1) HR: H24 2) Restrizioni e condizioni per l'attraversamento vedi/Restrictions and conditions for crossing see ENR 2.1.2.37 3) Le operazioni di volo e la fornitura dei servizi sono regolamentati come in uno spazio aereo di classe G (flight operations and service provision as in class G airspace)	PERM
LI R19/B - Roma Città Linea congiungente i punti/line joining following points: 41°55'11" N 012°26'03"E 41°55'18" N 012°27'15"E 41°54'00" N 012°24'00"E 41°53'53" N 012°29'39"E 41°53'58" N 012°29'39"E quindi arco di cerchio in senso orario respectives arc of circle in clockwise direction radius 2.5 NM con centro sul centro or: 41°53'56" N 012°28'57"E fino a/18 point: 41°55'11" N 012°26'03"E	3500ft AMSL	1000ft AMSL	Zona vietata al sorvolo per motivi di sicurezza/Area subject to overfly restriction for security/safety reasons	1) HR: H24 2) Restrizioni e condizioni per l'attraversamento vedi/Restrictions and conditions for crossing see ENR 2.1.2.37 3) Le operazioni di volo e la fornitura dei servizi sono regolamentati come in uno spazio aereo di classe D (1000 ft AMSL, escluso/Flight operations and service provision as in class D airspace (1000 ft AMSL, excluded)	PERM
LI R21/A - Sara Linea congiungente i punti/line joining following points: 44°42'23" N 011°20'25"E 44°54'00" N 011°40'00"E 43°48'08" N 011°11'47"E 43°46'27" N 011°13'11"E 44°07'16" N 011°56'00"E 44°16'00" N 011°56'00"E 44°54'00" N 011°40'25"E	FL240	FL125	Intensa attività aerea militare/ Heavy military air activity	1) HR: MON, WED 0700-2200; TUE, THU 0700-1700; FRI 0700-1300; 2) Ente ATS responsabile/Responsible ATS Unit: Padova SCCAM in coordinamento con/in coordination with Bologna APP. 3) Procedure per l'attraversamento: vedi ENR 5.1/Procedures for crossing: see ENR 5.1.	NIL
LI R21/B - Sara Linea congiungente i punti/line joining following points: 44°42'23" N 011°20'25"E 44°16'00" N 011°56'00"E 44°51'37" N 011°50'39"E 44°42'17" N 011°42'05"E 44°42'05" N 011°12'55"E	FL240	FL125	Intensa attività aerea militare/ Heavy military air activity	1) HR: MON, WED 0700-2200; TUE, THU 0700-1700; FRI 0700-1300; 2) Ente ATS responsabile/Responsible ATS Unit: Padova SCCAM in coordinamento con/in coordination with Bologna APP. 3) Procedure per l'attraversamento: vedi ENR 5.1/Procedures for crossing: see ENR 5.1.	NIL

Un esempio di pagina dell'AIP Italia che riportava alcune zone regolamentate fra cui quelle di Roma

Va precisato che restrizioni di questo tipo hanno ben poco a che vedere con una no-fly zone (NFZ), conosciuta anche come air exclusion zone (AEZ): queste infatti sono territori o aree stabilite da una potenza militare sulle quali non è permesso il sorvolo. Tali zone sono di solito istituite nel territorio di una nazione durante un conflitto, sono simili nel concetto a una zona che potremmo definire di "demilitarizzazione aerea" tramite la quale si intende vietare agli aerei militari del nemico di operare nella regione. Le zone di esclusione aerea possono talvolta venir istituite in un contesto civile, ad esempio per proteggere luoghi sensibili o eventi (Giochi Olimpici), da attacchi aerei terroristici.

Tornando allo scenario internazionale possiamo dire che non c'è una uniformità di vedute sull'efficacia coercitiva delle zone di esclusione aerea.

Tuttavia un interessante studio condotto nel 2012 (3) nel quale si è messo a confronto quanto avvenuto in Iraq, Bosnia e Libia, dove le zone di esclusione aerea sono state il mezzo principale di coercizione conclude che, date determinate circostanze, le no-fly-zone sono un'efficace ed efficiente alternativa alle grandi operazioni di combattimento, e questo già sarebbe un ottimo motivo per la loro implementazione.

Un altro interessante studio (4) questa volta condotto dall'Università di Stanford ha esaminato l'efficacia delle zone di interdizione nel raggiungimento degli obiettivi militari. Le conclusioni cui perviene lo studio indicano alcuni fattori essenziali per il successo delle operazioni:

a) E' essenziale una struttura di comando unificata. In Bosnia ed Erzegovina, durante l'operazione "Deny Flight", una confusa struttura di coordinamento ha fornito una guida inadeguata e ha portato a non dare alle forze aeree l'autorità di intervento in situazioni chiave;

b) Per evitare un "problema di pattugliamento perpetuo", gli stati devono conoscere in anticipo i loro obiettivi politici e la strategia di uscita dalle no-fly zones;

c) L'efficacia delle no-fly zones dipende fortemente dal sostegno che possono fornire i Paesi della regione interessata. Ad esempio si ricorda come la mancanza di sostegno da parte della Turchia per la no-fly zone irachena del 1996, finì per limitare l'efficacia dell'interdizione stessa.

- (1) "No-fly-zones, the legal position" BBC news 19 febbraio 2001; http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/1175950.stm
- (2) Il 3 settembre 1992, un nostro G222 (MM62113) fu abbattuto nei pressi di Sarajevo provocando la morte di tutti o 4 occupanti a bordo. Alla fine delle operazioni, il 20 dicembre 1995, i piloti della NATO avevano effettuato oltre 100mila sortite.
- (3) Long, Robert A. (June 2012). [*The Coercive Efficacy of Air Exclusion Zones Myth or Reality*](#) (Thesis). United States Air Force School of Advanced Air and Space Studies.
- (4) Università di Stanford, pubblicato nel Journal of Strategic Studies, "Lessons from Iraq and Bosnia on the Theory and Practice of No-fly Zones", (2004).

NL 15/2022 ; 3 aprile 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.