

VOLARE SICURI IN TEMPI DI MOLTEPLICI CRISI

Il 17 luglio 2014, il volo Malaysia Airlines 17 si è schiantato in Ucraina in seguito alla detonazione di un missile terra-aria fuori dalla cabina di pilotaggio dell'aereo. Tutte le 298 persone a bordo hanno perso la vita nell'incidente.

Meno di sei anni dopo, l'8 gennaio 2020, anche il volo 752 della Ukraine International Airlines è stato abbattuto da un missile terra-aria, poco dopo il decollo dall'aeroporto di Teheran in Iran. Tutte le 176 persone a bordo rimasero uccise. Questi due incidenti hanno sollevato ancora una volta preoccupazioni circa le decisioni prese di operare o anche semplicemente sorvolare zone di conflitto.

Oggi le zone a rischio sono aumentate a causa dell'acuirsi della crisi fra Taiwan e Pechino.

In effetti, fino all'incidente del volo MH17, i rischi per l'aviazione civile derivanti dal sorvolo di zone di conflitto erano abbondantemente sottovalutati. Fino a quel momento, nell'ambito dell'aviazione civile, si riteneva che ogni volta che lo spazio aereo era aperto, era sicuro volarci. Purtroppo si è dovuto prendere atto che le cose non stanno proprio così.

La gestione dello spazio aereo da parte degli Stati che hanno conflitti più o meno latenti nel loro territorio, o in prossimità di esso, è di estrema importanza, in quanto passo fondamentale per la protezione dei voli commerciali. Uno studio recentemente condotto [\(1\)](#) ha messo in evidenza che la maggior parte degli Stati con un conflitto in corso sul, o vicino al loro territorio non chiudono o limitano il proprio spazio aereo e, fattore assolutamente grave, non condividono le informazioni sul conflitto in atto.

Anche se la chiusura dello spazio aereo come precauzione offrirebbe la migliore protezione, questo mezzo è raramente utilizzato. Come abbiamo più volte spiegato prendere una tale decisione equivale ad ammettere che quella determinata nazione non è sicura, ed inoltre non si potrebbero più incassare le lucrose tasse di navigazione aerea.

A causa di tutto ciò, le aerolinee non possono presumere che lo spazio aereo che rimane aperto, e quindi usufruibile, in una zona di conflitto sia sicuro.

Per identificare le misure necessarie a garantire un volo sicuro, le compagnie aeree effettuano quelle che in gergo vengono definite le "valutazioni del rischio" (*risk assessment*).

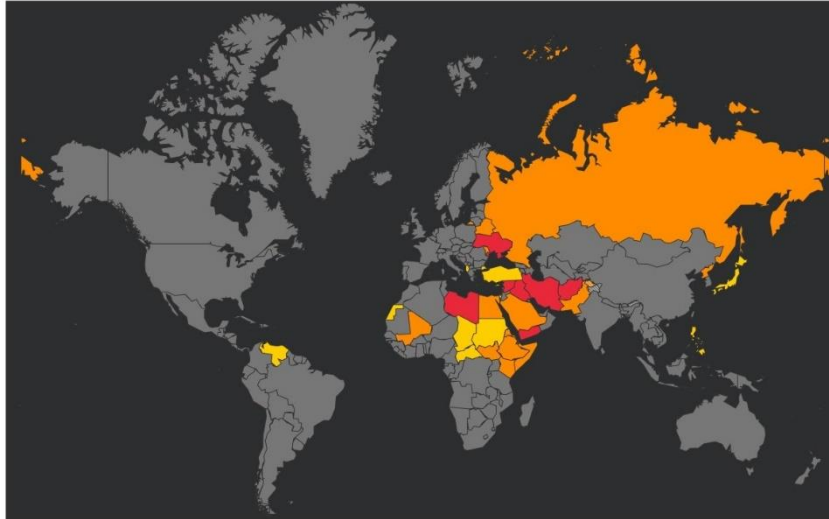
Essenziali per tali esercizi sono le informazioni che le compagnie aeree possono ottenere.

Vi sono alcuni Stati che svolgono un ruolo fondamentale nella diffusione di informazioni. Gli Stati Uniti, il Canada, il Regno Unito, Germania e Francia, per esempio, non solo informano tutte le compagnie aeree battenti la bandiera del loro Stato sulle minacce derivanti dalle zone di conflitto, ma offrono anche consigli e raccomandazioni.

Gli Stati Uniti, il Regno Unito, la Germania e il Canada possono anche imporre divieti di volo per i loro operatori, e lo fanno regolarmente. Poiché le raccomandazioni e i divieti di volo di questi Stati vengono regolarmente pubblicati, la loro portata non si limita alle compagnie aeree del proprio Stato. Anche le compagnie aeree di altre nazioni possono beneficiare delle raccomandazioni e divieti, nella loro valutazione del rischio e nel loro processo decisionale.

Sull'argomento non poteva mancare un intervento a livello UE. E infatti a livello europeo, i consigli sulle zone di conflitto vengono pubblicati anche dall'EASA, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea. L'EASA basa le sue raccomandazioni sul processo di valutazione integrata dei rischi per la sicurezza aerea.

Sebbene le raccomandazioni dell'EASA siano generalmente percepite come valide e affidabili, il processo per giungere alla decisione di emettere anche una sola raccomandazione richiede molto tempo, in quanto implica la consultazione della Commissione europea e degli Stati membri. Ciò significa che le decisioni e gli avvisi dell'UE sulle zone di conflitto non vengono emesse con sufficiente rapidità. Questo particolare già di per se notevolmente limitativo diventa poi determinante se per caso i conflitti si dovessero intensificare in breve tempo. Le fonti comunque da cui trarre utili informazioni non mancano e l'immagine che qui vi mostriamo, riferita alla data del 6 agosto 2022, ne è un valido esempio. , (2)



Livello 1/ rosso: “Moderate risk, no fly”

Livello 2/ arancione: “Assessed risk”

Livello 3/ giallo: “Caution”

Le informazioni di questa fonte vengono costantemente aggiornate e spetta quindi ai dipartimenti operativi delle singole compagnie aeree decidere il da farsi. Ad esempio osservando la mappa in questione è facile vedere come l'unica area di passaggio che offra meno rischi per i voli Europa-Asia, e viceversa, sia quella macchia gialla corrispondente allo spazio aereo della Turchia.

Dalle passate esperienze appare comunque chiaro che le compagnie aeree ben difficilmente decidono di non operare un volo, ovvero cancellarlo, a causa di potenziali rischi esistenti in una determinata area. La decisione di cancellazione di voli verrà presa solo se riferita a chiusure dell'aeroporto di destinazione, ma voli cancellati per rischio sorvoli rappresentano una soluzione alquanto rara nel campo delle compagnie aeree le quali al limite decidono di allungare la rotta puntando su aree meno a rischio. Riferendosi all'abbattimento del volo Ukraine International del gennaio 2020 il rapporto da noi citato avverte:

“Di conseguenza, nonostante le indicazioni di crescenti tensioni militari e la presenza di missili, né gli Stati né le compagnie aeree hanno deciso di interrompere i voli.

Il Dutch Safety Board conclude che è auspicabile sviluppare ulteriormente il metodo di valutazione dei rischi per il sorvolo e la vicinanza dei conflitti.

Nella valutazione del rischio per i voli sopra e in prossimità di zone di conflitto, si dovrebbe dare maggior peso al principio di precauzione, valutando attentamente gli scenari incerti ma potenzialmente catastrofici.”

(3)

Le raccomandazioni contenute nel rapporto non sembra ad esempio vengano tenute molto in considerazione in queste ore di acuirsi della tensione nella spazio aereo di Taiwan, da noi evidenziato con

un cerchio rosso nella sottostante immagine. In questa area -stando alle notizie che pervengono- volano missili e velivoli militari in gran quantità.



Immagine ripresa alle 09.10 (LT) del 6 agosto 2022 (www.flightradar24.com)

Insomma tutto sembra indicare che il principio maggiormente seguito dalle compagnie aeree sia attualmente, costi quel che costi, quello del *“the show must go on”*.

- (1) Dutch Safety Board *“Safe Flight Routes, Responses to escalating conflicts, 2021 report”*
- (2) <https://safeairspace.net/summary/>
- (3) Pag. 9 del Rapporto di cui al punto 1)

NL 42/2022 ; 6 agosto 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
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto

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.