

EMERGENZA SUL CIELO AFGANO

Agli operatori aerei statunitensi è vietato entrare nella Regione Informazione Volo (FIR) di Kabul.

La FAA tramite un ordine di emergenza per l'Afghanistan, sotto forma di KICZ Notam 22 del 2021, ha dettato le nuove direttive.

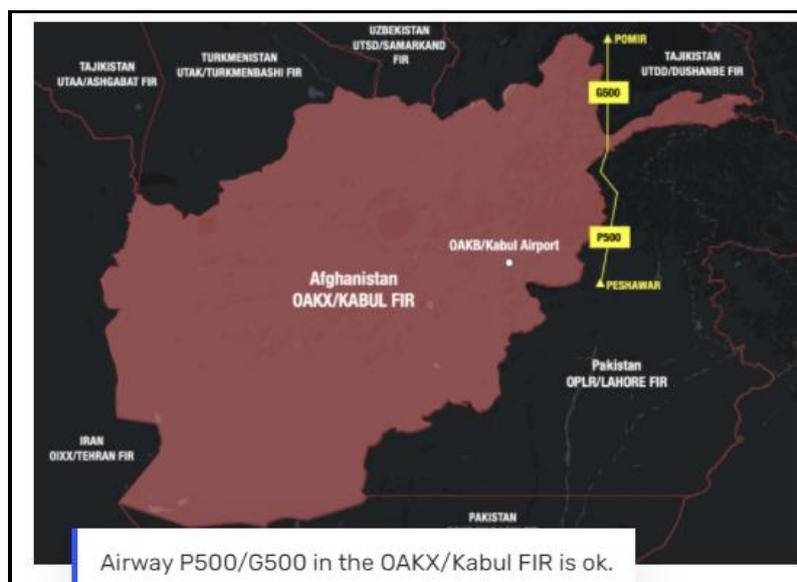
In base ad esse, con effetto immediato, agli operatori statunitensi e agli equipaggi di volo è vietato operare nella regione di informazione di volo di Kabul (OAKX). La FAA cita tre fattori di rischio specifici:

- attività estremista/militante;
- capacità limitate di mitigazione del rischio;
- interruzioni dei servizi del traffico aereo.

Le eccezioni previste sono davvero limitate come ad esempio:

Si può operare nella FIR di Kabul (OAKX) se un'altra agenzia governativa statunitense lo autorizza insieme alla FAA, o tramite "deviazione, esenzione o altra autorizzazione" rilasciata dall'amministratore della FAA. Se si ha intenzione di volare nell'area in questione si deve contattare il centro operativo della FAA a Washington.

Si può sorvolare il Paese su una sola via aerea, tramite l'aerovia P500/G500 la quale viene lasciata aperta per i solo sorvoli in transito. (Quella via aerea attraversa il frammento di spazio aereo afgano nella parte orientale dell'Afghanistan tra il Pakistan e il Tagikistan, vedi mappa sottostante).



Viene raccomandato inoltre di minimizzare il tempo trascorso nella FIR di Kabul al di sotto di FL260, e mantenere 5000 piedi AGL nella misura massima possibile quando non si è in contatto con l'ATC, con il centro controllo traffico aereo.

Testo originale del Notam emesso con validità permanente:

KICZ Notam A0022/21

Issued Aug 19, 0215 UTC

Valid until: Permanent

SECURITY..UNITED STATES OF AMERICA PROHIBITION AGAINST CERTAIN FLIGHTS IN THE KABUL FLIGHT INFORMATION REGION (OAKX) THOSE PERSONS DESCRIBED IN PARAGRAPH A (APPLICABILITY) BELOW ARE PROHIBITED FROM OPERATING IN THE KABUL FLIGHT INFORMATION REGION (FIR)(OAKX), EXCEPT AS PROVIDED IN PARAGRAPH B (PERMITTED OPERATIONS) AND PARAGRAPH C (ALLOWANCES) BELOW, DUE TO THE RISK POSED BY EXTREMIST/MILITANT ACTIVITY, LIMITED RISK MITIGATION CAPABILITIES, AND DISRUPTIONS TO AIR TRAFFIC SERVICES.

A. APPLICABILITY. THIS NOTAM DOES NOT APPLY TO UNITED STATES DEPARTMENT OF DEFENSE AIRCRAFT. THIS NOTAM APPLIES TO: ALL U.S. AIR CARRIERS AND COMMERCIAL OPERATORS; ALL PERSONS EXERCISING THE PRIVILEGES OF AN AIRMAN CERTIFICATE ISSUED BY THE FAA, EXCEPT WHEN SUCH PERSONS ARE OPERATING U.S.-REGISTERED AIRCRAFT FOR A FOREIGN AIR CARRIER; AND ALL OPERATORS OF AIRCRAFT REGISTERED IN THE UNITED STATES, EXCEPT WHEN THE OPERATOR OF SUCH AIRCRAFT IS A FOREIGN AIR CARRIER.

B. PERMITTED OPERATIONS. THIS NOTAM DOES NOT PROHIBIT PERSONS DESCRIBED IN PARAGRAPH A (APPLICABILITY) ABOVE FROM CONDUCTING FLIGHT OPERATIONS IN THE ABOVE-NAMED AREA:

1. WHEN OPERATING DIRECTLY INTO/OUT OF HAMID KARZAI INTERNATIONAL AIRPORT (OAKB) CONSISTENT WITH THE PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) PROCESS AND AERODROME SERVICE LIMITATIONS, INCLUDING NON-AVAILABILITY OF FUEL AND NO RON ACCOMODATIONS; OR
2. WHEN SUCH OPERATIONS ARE AUTHORIZED EITHER BY ANOTHER AGENCY OF THE UNITED STATES GOVERNMENT WITH THE APPROVAL OF THE FAA OR BY A DEVIATION, EXEMPTION, OR OTHER AUTHORIZATION ISSUED BY THE FAA ADMINISTRATOR. OPERATORS MUST CALL THE FAA WASHINGTON OPERATIONS CENTER AT 202-267-3333 TO INITIATE COORDINATION FOR FAA AUTHORIZATION TO CONDUCT OPERATIONS.

C. ALLOWANCES.

1. USE OF JET ROUTES P-500-G500 IS AUTHORIZED FOR TRANSITING OVERFLIGHTS.
2. OPERATIONS INTO OAKB MUST COMPLY WITH PPR REQUESTED AND RECEIVED FROM OAKB AIRPORT MANAGER AT +93700133903 OR +93700133902.

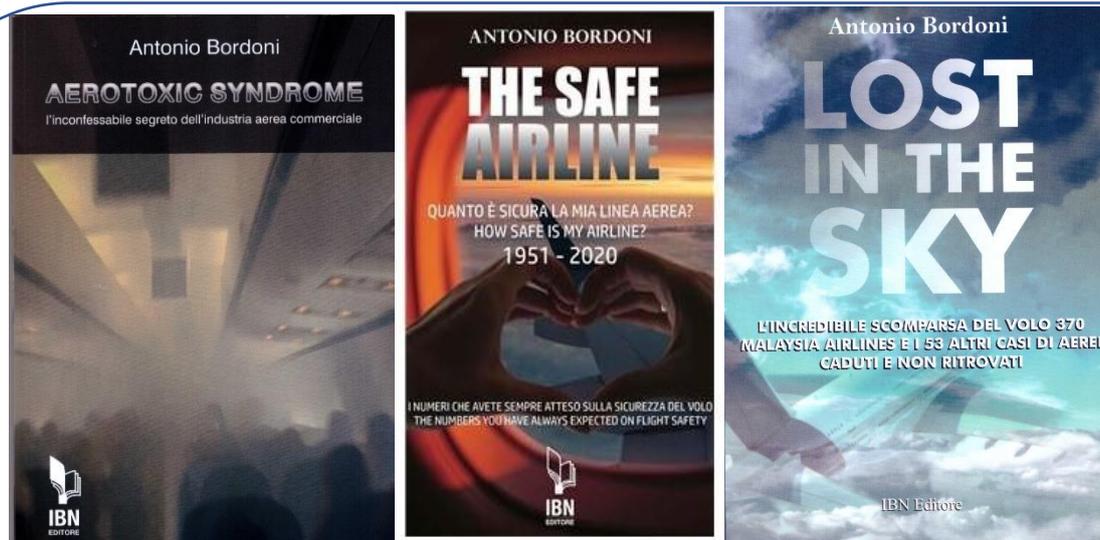
3. MINIMIZE TIME SPENT IN OAKX AT ALTITUDES BELOW FL260 AND MAINTAIN 5,000FT AGL TO THE MAXIMUM EXTENT POSSIBLE WHEN NOT IN CONTACT WITH ATC OR KINGPIN.

D. EMERGENCY SITUATIONS. IN AN EMERGENCY REQUIRING IMMEDIATE DECISION AND ACTION FOR THE SAFETY OF THE FLIGHT, THE PILOT IN COMMAND OF AN AIRCRAFT MAY DEVIATE FROM THIS NOTAM TO THE EXTENT REQUIRED BY THAT EMERGENCY. ALTERNATE AIRPORTS OUTSIDE OF OAKX SHOULD BE PLANNED IN THE EVENT LANDING IS DENIED WITH LITTLE OR SHORT NOTICE. **THIS NOTAM IS AN EMERGENCY ORDER** ISSUED UNDER 49 USC 40113(A), 44701(A)(5), AND 46105(C).

ADDITIONAL INFORMATION IS PROVIDED AT:

[HTTPS://WWW.FAA.GOV/AIR_TRAFFIC/PUBLICATIONS/US_RESTRICTIONS/](https://www.faa.gov/air_traffic/publications/us_restrictions/)

NL 47/2021 ; 19 agosto 2021



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

•Aerotoxic Syndrome

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

•The Safe Airline

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

•Lost in the Sky

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio