

SCONTRI AEREI AL CONFINE ITALIA-FRANCIA

L'incidente avvenuto il 25 gennaio scorso che ha visto coinvolti un elicottero AS350B3 (I-EDIC) e un aereo da turismo Jodel D140E immatricolato in Francia (F-PMGV) ci ha fatto tornare alla mente i fatti di cronaca riportati dalla stampa nei mesi scorsi circa gli sconfinamenti notturni, in quel caso terrestri, effettuati "per errore" dalle autorità francesi. I due eventi non hanno nulla in comune se non il particolare che sembra quasi che per alcune nazioni i confini, siano essi terrestri o aerei, abbiano un valore alquanto relativo.

Ora nel caso dello scontro aereo avvenuto a 2700 metri di quota sul ghiacciaio Rutor sembra che il velivolo francese basato sull'Aero Club di Megeve fosse entrato nello spazio aereo italiano senza aver notificato alle nostre autorità alcuna notizia circa la rotta che intendeva seguire. L'indagine avviata dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV) chiarirà tutti gli aspetti della vicenda anche perchè nella tragedia che ha causato sette vittime, il pilota dell'aereo francese è rimasto vivo e pertanto potrà essere interrogato.

Da parte nostra avvertiamo che l'aereo in questione (c/n 463) non è nuovo ad incidenti. Sul sito della BEA (Bureau d'Enquetes et d'Analyses) battendo l'immatricolazione F-PMGV appaiono sette fascicoli riguardanti tre incidenti (1):

- Il 24 luglio 2012 era andato fuori pista durante un atterraggio all'aeroporto di Megeve;
- l'anno successivo, 30 luglio 2013 è uscito fuori pista durante il decollo dal campo di La Toviere, dal rapporto il velivolo risultava "fortemente danneggiato" (*vedi immagine n. 3*)
- ancora il 15 aprile 2014 durante un atterraggio al Glacier du Tour istruttore e pilota hanno perso il controllo del monomotore e l'aereo risultava sostanzialmente danneggiato.

Ora l'aereo è distrutto completamente.

L'incidente del 25 gennaio scorso ha riguardato due velivoli che dovevano operare "a vista" ma anche per questa tipologia di voli sono previste regole sia sulla zona che si può volare, sia sulle quote da mantenere e gli eventuali collegamenti radio. Appare comunque evidente che un aereo turistico decollato dal territorio francese non avrebbe dovuto superare il confine che divide le due FIR di Marsiglia e Milano, salvo ovviamente notificare in anticipo le sue intenzioni. (*vedi immagine numero due*).

L'aeroporto di Megeve, sigla ICAO LFHM, è in realtà un "Altiporto" (*vedi mappa sottostante*), è situato ad un'altitudine di 1472 metri (4830 ft), dispone di una sola pista d'atterraggio orientata 16/34, lunga 620 m. Adotta le regole del volo a vista e non è omologato per il volo notturno o in condizioni di scarsa visibilità.

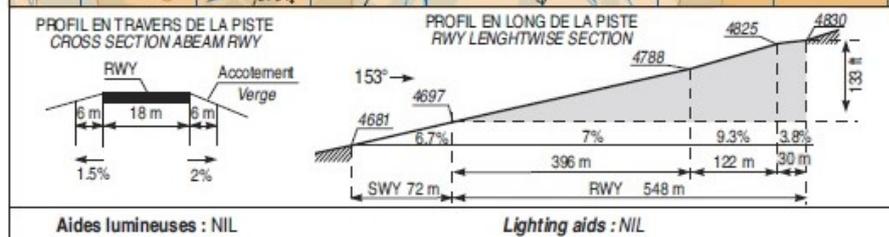
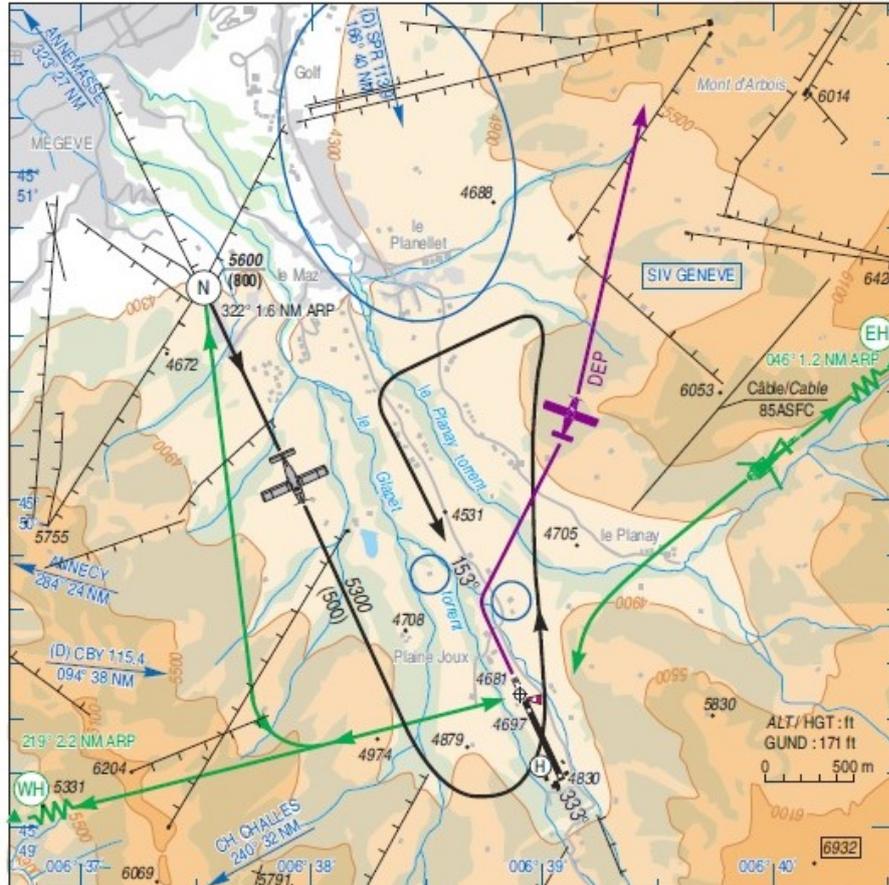
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

ALTIPORT / MOUNTAIN AIRFIELD
Usage restreint / Restricted use
05 JAN 17

MEGEVE
AD 2 LFHM ATT 01

			ALT SUP : 4830 (172 hPa) ALT INF : 4697 (167 hPa) LAT : 45 49 28 N LONG : 006 38 54 E	LFHM VAR : 2°E (15)
---	---	---	--	-------------------------------

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 132.050



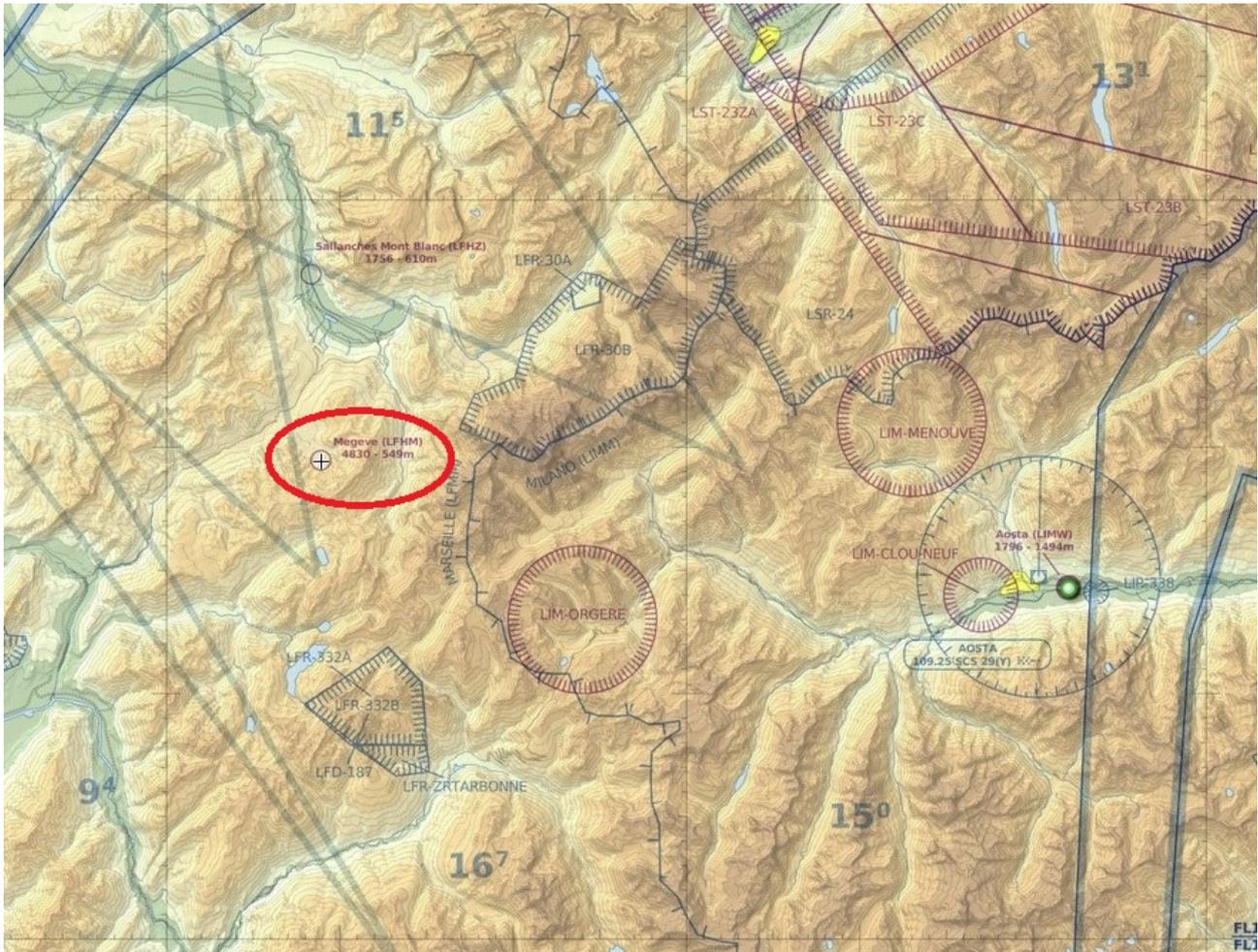
Aides lumineuses : NIL
Lighting aids : NIL

Service de l'Information Aéronautique

AMD 02/17 CHG : NIL

©SIA

1) La carta dell'altiporto di Megeve tratta dall'AIP francese



2) A sinistra evidenziato il rosso l'altipuerto di Megeve, a destra l'aeroporto di Aosta. Nella mappa è ben visibile il confine fra Marsiglia e Milano

BEA
Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile
www.bea.aero

**RAPPORT
ACCIDENT**

Sortie latérale de piste lors du décollage d'une altisurface, collision avec un obstacle, en instruction

Aéronef	Avion Jodel D140 Mousquetaire immatriculé F-PMGV
Date et heure	30 juillet 2013 à 15 h 05 ⁽¹⁾
Exploitant	Aéroclub de Megève
Lieu	Altisurface de La Tovière (73)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Instructeur et élève
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

3) 3)

3)Rapporto sull'incidente avvenuto il 30 luglio 2013

(1) https://www.bea.aero/no_cache/recherche/#tx-indexedsearch-form

Safety Newsletter 04/2019 del 27 Gennaio 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

01/2019 : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)

02/2019 : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)

03/2019 : La prima vittima ufficiale dei fumi tossici (21 gennaio 2019)

www.air-accidents.com