

## PARTICOLARITA' DEI CONFINI AEREI DEGLI STATI

Sembra la cosa più ovvia del mondo, ma come vedremo non è proprio così. Come vengono assegnati i confini dello spazio aereo di competenza di uno Stato? Certamente per quanto riguarda confini terrestri di Stati limitrofi il compito è agevole dal momento che basta seguire la linea di demarcazione che delimita lo Stato e l'area al suo interno sarà lo spazio aereo di competenza di quella nazione. Tale è il caso ad esempio della Svizzera di cui mostriamo nella sottostante immagine l'attuale spazio di giurisdizione.

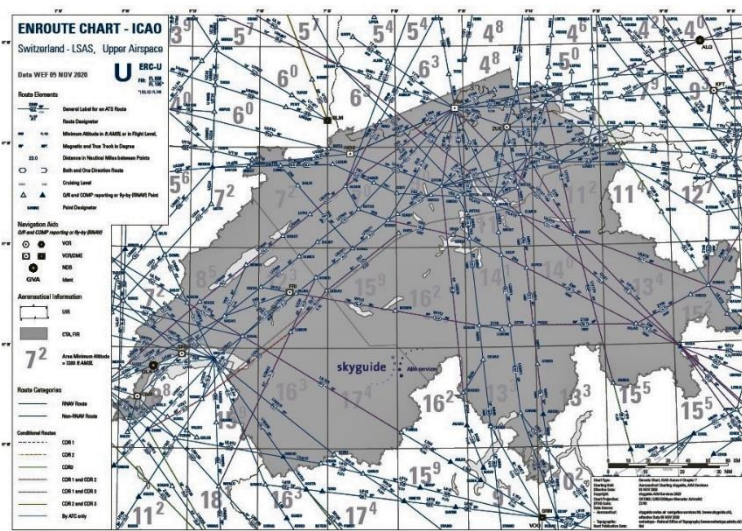


Immagine 1

Ma per quegli Stati che si affacciano sul mare l'assegnazione dell'area di competenza potrebbe risultare compito non agevole. Prima di addentrarci nelle molteplici peculiarità che hanno accompagnato le attuali assegnazioni, illustriamo brevemente la storia di questo importante capitolo dell'aviazione commerciale riguardante le aree di FIR ovvero delle Flight Information Region, ricordando in via preliminare come i confini assegnati alla regione Europa sono derivati da due, ormai datati, *European Regional Meetings* tenutisi nel 1952 (Parigi) e 1958 (Ginevra).

### Differenza fra "controllo" e "sovranità"

Lo spazio aereo globale è diviso in **nove regioni** di navigazione aerea dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), denominate anche regioni del piano globale di navigazione aerea. Queste nove zone (1) sono a loro volta ulteriormente suddivise in regioni di informazioni di volo (FIR) le quali, per definizione, altro non sono che **"uno spazio aereo di dimensioni definite all'interno del quale vengono forniti servizi di informazione di volo e servizi di allerta"**. Non bisogna confondere il *controllo* che viene fornito all'interno di una FIR con quanto precisa il diritto internazionale circa la *sovranità* delle acque e del territorio di una nazione.

Secondo il diritto internazionale, uno stato "ha sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sopra il suo territorio" (2), che corrisponde alla definizione marittima delle acque territoriali come 12 miglia nautiche (22,2 km) dalla linea di costa di una nazione. Lo spazio aereo che non rientra nel limite territoriale di un paese è considerato internazionale, analogamente a quanto avviene per il concetto di "alto mare" nel diritto marittimo. Tuttavia, un paese può, tramite accordi internazionali, assumere la responsabilità di controllare parti dello spazio aereo internazionale, come avviene per le aree che sovrastano gli oceani. Tale spazio aereo rispetto al quale un paese è responsabile secondo l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) per il controllo operativo, è chiamato appunto regione di informazione di volo

(FIR). Per uno stato costiero quindi, la FIR consiste nello spazio aereo sopra il suo territorio terrestre e marittimo più qualsiasi spazio aereo internazionale rispetto al quale l'ICAO ha assegnato la responsabilità a quello stato. Il corollario di questo principio, lo status giuridico dello spazio aereo sopra l'alto mare, è altrettanto ben stabilito: lo spazio aereo d'alto mare, come le acque adiacenti, *non è soggetto alla sovranità territoriale di alcuno Stato*.

Dal momento che il nostro pianeta è ricoperto di superficie marine per il 71 per cento, possiamo trovare numerosi esempi di quanto sopra affermato circa i quali, uno dei più noti nel campo dell'aviazione civile, è quello dell'Oceano Atlantico.



**Immagine 2**

L'immagine 2 mostra le FIR del Regno Unito. Lo spazio aereo di questa nazione è suddiviso in tre FIR: Londra, Scozia e Shanwick Oceanica. Quest'ultima copre ben 700.000 miglia quadrate dell'Atlantico fino al meridiano 30W dopodichè entra in campo la FIR di Gander. E' chiaro come queste vaste aree in cui un determinato Paese assicura il controllo del traffico aereo nulla possono avere in comune con la sovranità di quelle vastità oceaniche.



**Immagine 3**

Ma d'altra parte non bisogna nemmeno pensare ad una assegnazione arbitraria. Il problema primario che ha caratterizzato lo sviluppo dell'aviazione civile, in particolare negli anni passati quando ancora non si era

sviluppata l'era satellitare, è stato sempre quello di assicurare una efficiente e sicura rete di comunicazioni T-B-T ovvero fra velivolo e centri di controllo. Ovviamente parlando di traversate oceaniche una affidabile comunicazione non poteva che venire da una stazione a terra *la più vicina possibile* all'area che si doveva attraversare e controllare. **L'immagine 3** mostra come è suddiviso il controllo dell'Oceano Atlantico ed è facile riconoscere nella sua suddivisione, il citato principio della copertura radio. Quanto detto per l'Atlantico vale anche per il Pacifico così come pure per ogni altra area marina. Abbiamo quindi chiarito che le nazioni alle quali è affidato il controllo del traffico aereo su spazi internazionali, acque o cielo, al di fuori dei confini della territorialità legale, non vantano alcun diritto di sovranità su quello spazio.

**Il caso Lampedusa.** L'isola di Lampedusa è il centro abitato più meridionale d'Italia: è infatti situata alla latitudine di 35°30' N, quindi più a sud di [Tunisi](#) e di [Algeri](#). (Immagine 4)



Immagine 4

Dal punto di vista aeronautico dobbiamo annotare una particolarità dal momento che osservando una carta di navigazione di quell'area appare che l'isola, pur essendo territorio italiano, è situata all'interno della regione informazione volo di Malta e non di Roma.

Questa che vi mostriamo nella sottostante immagine 5, è la regione informazione volo (FIR) di Malta, ove Lampedusa è evidenziata a sinistra con una stella rossa: l'isola non è compresa nell'area di controllo italiana, bensì in quella maltese.

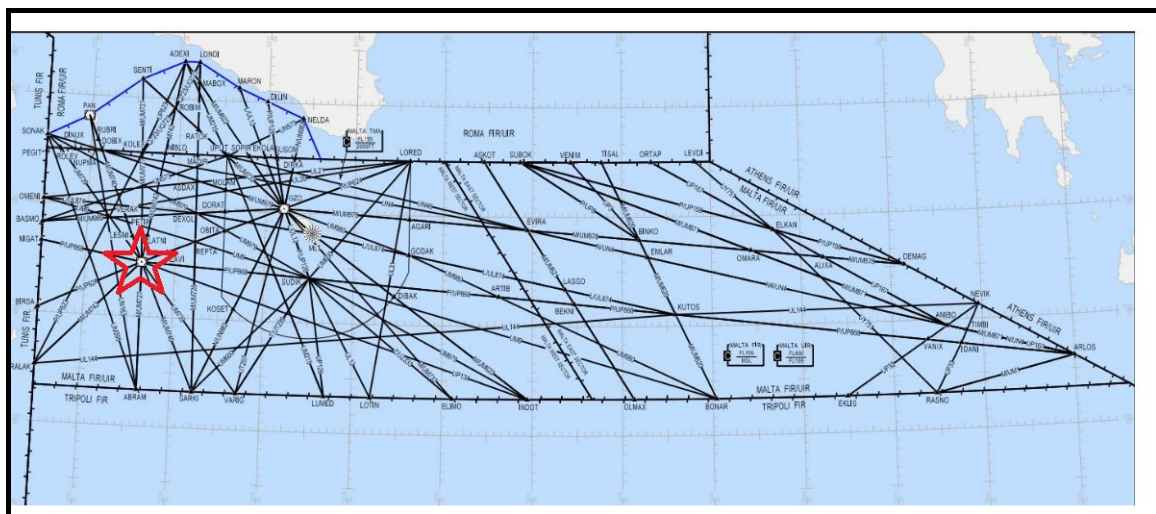


Immagine 5

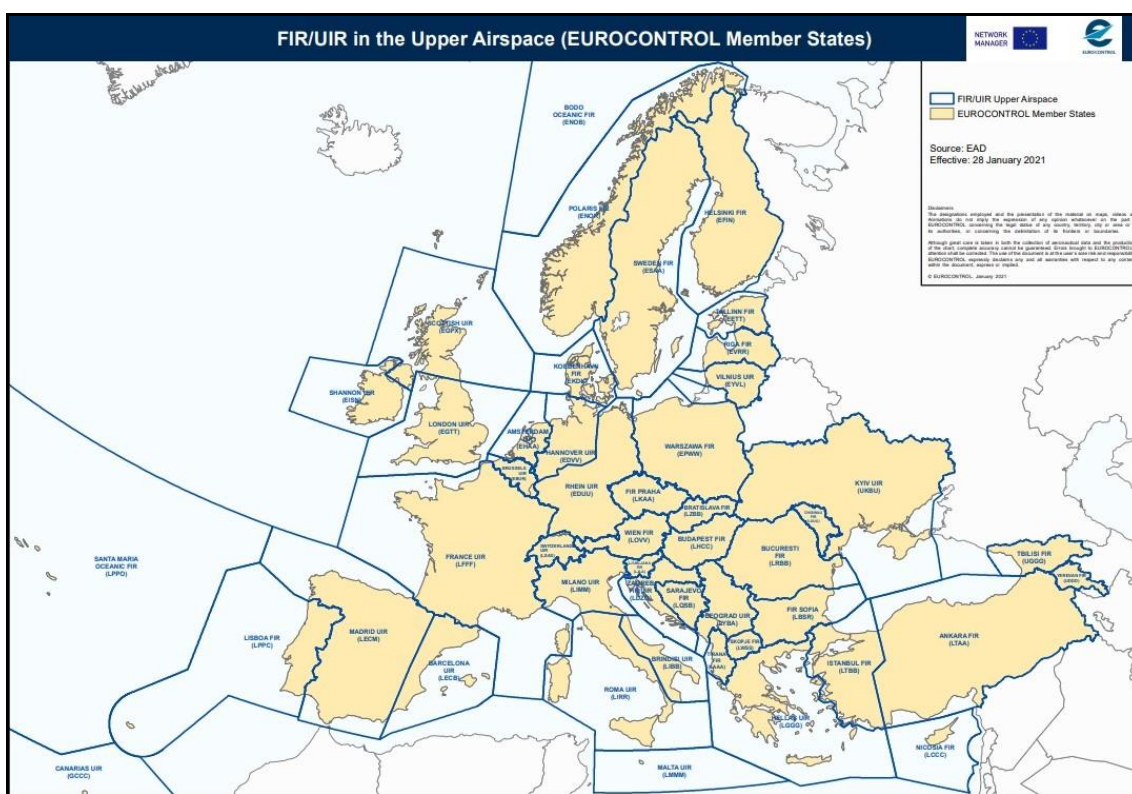
*La FIR di Malta, come si vede, comprende anche l'isola di Lampedusa evidenziata con una stella rossa a sinistra.*

Ora spostiamoci alla sottostante immagine 6, nella quale in basso a sinistra possiamo osservare la FIR di Lisbona: ebbene dal momento che a quella nazione appartiene l'isola di Madera, l'area assegnata al controllo di Lisbona **si allunga fino a ricomprendere quell'isola**. La regola quindi dovrebbe essere che lo



spazio aereo controllato da un determinato Paese si estenda fino a inglobare i suoi territori di appartenenza politica, particolare però non rispettato nel caso di Lampedusa ricompresa invece sotto la FIR di Malta. Ritorneremo a parlare di Lampedusa anche nel capitolo successivo allorchè tratteremo del servizio SAR di *Search and Rescue*. Per il momento ci limiteremo ad osservare che avendo Malta ottenuto l'indipendenza dagli inglesi nel settembre del 1964, ed essendo il suo controllo del traffico aereo passato sotto regime maltese solo nel 1979, con ogni probabilità quando negli anni cinquanta furono definiti i confini della sua FIR hanno avuto un peso determinante gli interessi britannici. (3)

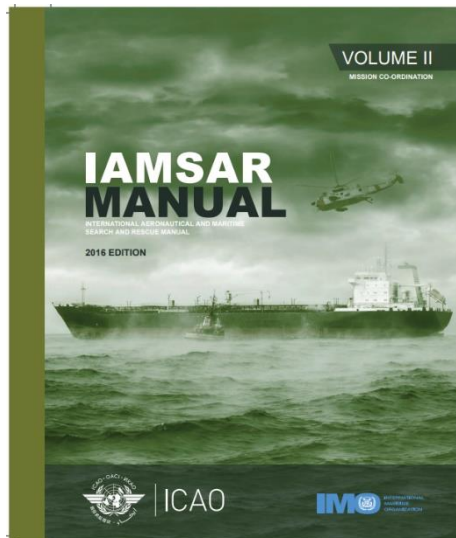
La suddivisione dello spazio aereo mediterraneo ci riserva ancora altre sorprese. Sempre l'immagine 6 mostra le FIR assegnate a ciascuno Stato europeo. Si osservi l'area della FIR sotto il controllo francese. La sua delimitazione si espande a sud fino a comprendere, come ovvio la Corsica, ma non finisce lì come sarebbe ovvio ritenere, ma prosegue ancora più a sud fino a costeggiare tutta la Sardegna e terminando solo in prossimità delle coste africane. E' facile vedere in questa ripartizione un retaggio dell'era coloniale quando Tunisia e Algeria erano territori d'oltremare di Parigi. Anche in questo caso ricordiamo che la Tunisia è indipendente dal 1956 e l'Algeria dal 1962.



**Immagine 6 :** Carta di Eurocontrol mostrante i confini delle FIR europee

### Il servizio di soccorso (SAR)

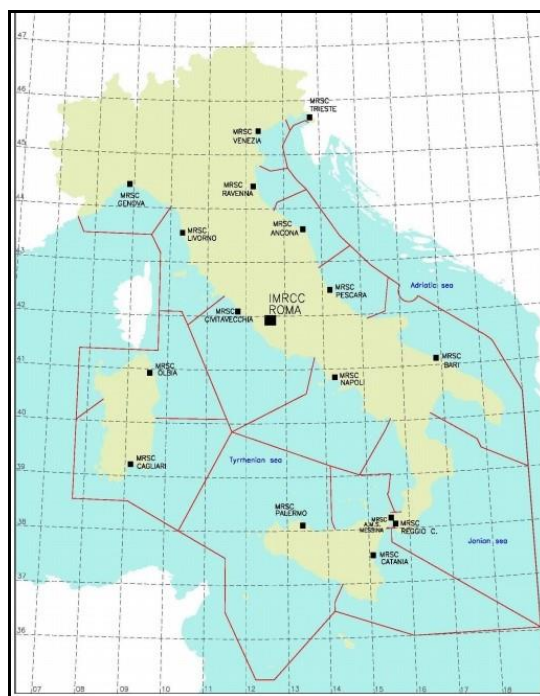
Un capitolo a parte va fatto per i servizi di *Search and Rescue* (SAR) i quali per ovvie ragioni debbono coprire l'intero globo. Anche per questo essenziale compito entrano in gioco confini territoriali ed aree di giurisdizione. Nel settore sussiste una stretta collaborazione fra l'IMO, International Maritime Organization, e l'ICAO; le due organizzazioni hanno pubblicato manuali che specificano dettagliatamente le procedure da seguire nello svolgimento delle operazioni di soccorso. Chiaramente il coordinamento fra le due organizzazioni trova applicazione nel caso di sciagura in mare.



**Immagine 7.** Il secondo dei tre volumi con i quali ICAO e IMO congiuntamente dettano le istruzioni per il servizio SAR

Quanto importante sia questo servizio ha trovato conferma all'indomani della scomparsa del Boeing 777 della Malaysian Airlines avvenuta l' 8 marzo 2014 nell'Oceano Indiano (4) costata la vita a 239 persone. Sfortunatamente ad oggi non è stato ancora possibile determinare il punto di caduta del velivolo. In quella ricerca, inizialmente focalizzata nello spazio aereo malese/vietnamita, fu successivamente chiamato in causa il servizio SAR australiano allorchè apparve chiaro che l'aereo aveva dirottato dalla sua rotta originaria puntando sull'Oceano Indiano. Lo spazio aereo australiano è uno dei più vasti al mondo, copre quasi un/sesto della superficie terrestre estendosi dall'Australia fino al Polo sud e coprendo buona parte dell'Oceano Indiano verso l'Africa.

Anche il SAR viene assicurato in base a accordi internazionali, sono infatti i singoli stati a definire le regioni all'interno delle quali viene fornito il servizio di ricerca e soccorso. Queste regioni non debbono sovrapporsi e *normalmente coincidono con le corrispondenti regioni di informazione di volo (FIRs)*. Ma nel caso di Roma e Malta ciò non avviene.



**Immagine 8:** Area di responsabilità italiana del servizio SAR (da AIP Italia GEN3.6-3) L'abbreviazione MRSC sta per Maritime Rescue Sub Center.

Come mostra infatti l'immagine 8, in questo caso l'area di giurisdizione SAR si allarga fino a ricomprendere Lampedusa. Da quanto sopra riportato circa il controllo dello spazio aereo di questa isola salita alla ribalta delle cronache da quando è iniziato il fenomeno migratorio dalle coste africane, troviamo due peculiarità che riteniamo opportuno evidenziare:

- a) Lampedusa fa parte della FIR di Malta;
- b) Per quanto riguarda il servizio SAR, Lampedusa è invece ricompresa sotto Roma.

**La regola che ci si sarebbe potuti aspettare è invece l'esatto contrario, ovvero come FIR Lampedusa dovrebbe rientrare sotto Roma, eventualmente come servizio SAR la stessa avrebbe potuto essere assegnata a Malta.**

Ricordiamo come sulla base di tale coordinamento (e nel rispetto del diritto nazionale pertinente), uno stato permette l'ingresso immediato nel suo territorio di unità di ricerca e soccorso di altri stati allo scopo di ricercare il punto di incidenti aerei e salvare i superstiti. Inoltre, vengono presi accordi in modo che aerei, navi e servizi locali pur se non facenti parte dell'organizzazione SAR, cooperino nello sforzo di ricerca e salvataggio e assistano i sopravvissuti agli incidenti aerei. Va pure ricordato come tutti gli accordi che fissano gli attuali confini FIR e SAR possono essere portati all'attenzione dell'ICAO Council per una loro eventuale variazione la quale è comunque soggetta all'approvazione di tutti gli Stati interessati.

### Casi di contenzioso

Abbiamo precisato che è principio fondamentale e universalmente riconosciuto del diritto internazionale che *"ogni Stato ha la sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo al di sopra del suo territorio"*.

Come è facile intuire il concetto di sovranità è la pietra angolare su cui è costruito praticamente tutto il diritto aereo, poiché nell'aviazione internazionale per sorvolare uno Stato è necessario il consenso preventivo dello Stato sorvolato, che è generalmente concesso da un trattato.

Per quanto riguarda invece lo spazio aereo d'alto mare essendo esso uno spazio internazionale, gli aerei che lo sorvolano sono generalmente soggetti alla giurisdizione esclusiva del loro Stato di registrazione. Ciò corrisponde allo statuto giuridico delle navi in alto mare dove si applica la regola della giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera. Poiché lo status giuridico dello spazio aereo riflette quello della terra o delle acque adiacenti, le questioni di delimitazione e responsabilità sono inestricabilmente legate. Le dispute territoriali tra gli Stati possono mettere in pericolo l'aviazione civile, come andremo a narrarvi citando alcuni casi di contenzioso internazionale che ci riguardano da vicino i quali tuttavia non sono gli unici attualmente ancora aperti.

**La disputa sullo spazio aereo del Mar Egeo** vede contrapporre Turchia e Grecia, ironia della sorte entrambi facenti parte della Nato. La Turchia insiste che lo spazio aereo greco si estenda solo 10 km (6 miglia) al largo, mentre la Grecia sostiene che si estende per 16 km (10 miglia). Nel maggio 2006 i caccia F-16 greci e caccia F-16 turchi si sono scontrati a circa 27.000 piedi sopra il Mar Egeo meridionale, circa 21 miglia sud-est dell'isola di Karpathos. (5)



BBC News sull'incidente del Maggio 2006

Lo scontro è costato la vita ad un pilota ellenico. La posizione geografica di Cipro fa della FIR di Nicosia una delle regioni più trafficate dell'area mediterranea regione. Ereditata dall'amministrazione britannica, la FIR ricopre lo spazio aereo sopra il territorio terrestre e il territorio marittimo della Repubblica di Cipro più lo spazio aereo internazionale sul Mediterraneo orientale rispetto al quale l'ICAO ha assegnato la responsabilità a Cipro.

La questione a tutt'oggi ancora non è risolta, anzi si è acuita e a novembre del 2020 il segretario generale dell'ICAO Signora Fang Liu è dovuta intervenire sull'ultima richiesta fatta dalla Turchia che voleva un allargamento della sua zona di SAR.

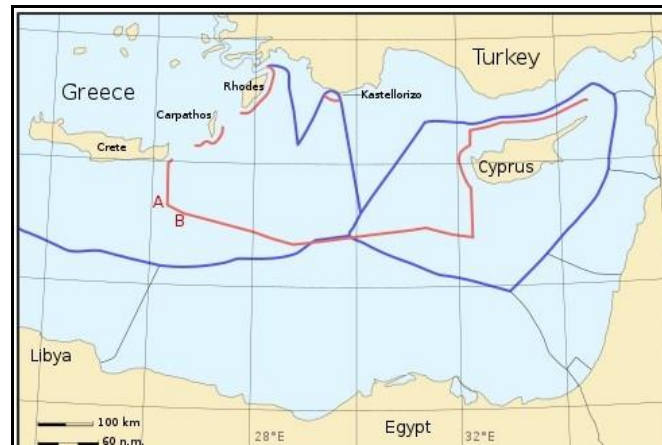


Immagine 9: L'area delimitata in rosso è quella reclamata dalla Turchia

[https://en.wikipedia.org/wiki/Aegean\\_dispute#:~:text=The%20Aegean%20dispute%20is%20a,region%20of%20the%20Aegean%20Sea.&text=Turkish%20claims%20of%20%22grey%20zones,the%20islets%20of%20Imia%2FKardak](https://en.wikipedia.org/wiki/Aegean_dispute#:~:text=The%20Aegean%20dispute%20is%20a,region%20of%20the%20Aegean%20Sea.&text=Turkish%20claims%20of%20%22grey%20zones,the%20islets%20of%20Imia%2FKardak)

L'intervento del segretario ICAO si è reso necessario per rigettare le pretese avanzate dalla Turchia sull'area di controllo della SAR di sua competenza, ricordando ad Ankara che per poter variare i confini attualmente delimitati serve un accordo fra tutti gli Stati dell'area, Grecia compresa. (6)

NEWS 04-11-2020

### ICAO rejects Turkish claims in sea map

VASSILIS NEDOS



Diplomacy Turkey

There are no changes to the current limits and responsibilities for search and rescue operations (SAR) in the area of responsibility of Athens, according to the International Civil Aviation Organization (ICAO), essentially canceling out Turkish claims to the contrary.



La tensione vigente fra Turchia ed Atene che risale al 1974, (7) dimostra quanto delicata sia la questione di confini assegnati ad ogni Stato dall'ICAO. Il Consiglio dell'ICAO è specificamente autorizzato ai sensi dell'articolo 12 della Convenzione di Chicago a ripartire queste aree sulla base di accordi regionali e requisiti tecnici e operativi. **Per la sicurezza dell'aviazione civile è assolutamente imperativo che i confini della FIR non diventino linee di demarcazione che si spostano a seconda del cambiamento delle correnti politiche.** Un pilota deve poter contare su carte chiaramente definite in modo che prima di decollare sappia esattamente cosa aspettarsi in termini di navigazione e di comunicazione. Poiché i confini non definiti o contestati possono creare pericoli per la sicurezza, la comunità aeronautica non può tollerare situazioni confuse causate da Stati che estendono le loro rivalità sullo spazio aereo al di fuori della loro giurisdizione. Poiché uno stato è l'unico giudice delle sue azioni quando contesta confini approvati dall'ICAO o quando chiude il suo spazio aereo per far valere una rivendicazione politica, spetta agli altri stati proteggere i loro interessi e garantire la sicurezza delle rotte aeree. Se per ipotesi si ha ragione di dubitare della capacità degli stati di risolvere le loro controversie attraverso negoziati bilaterali o mediazione, lo spazio aereo interessato va evitato anche ricorrendo a instradamenti più onerosi. Il contenzioso che illustreremo ne è la prova più evidente.

**Il caso Ukraine/Simferopol FIR.** La FIR in questione comprende parte dello spazio aereo sovrano dell'Ucraina e parte dello spazio aereo che sovrasta il Mar Nero. La responsabilità per la fornitura di servizi di traffico aereo all'interno di Simferopol FIR è stata delegata all'Ucraina da accordi regionali di navigazione aerea approvati dall'ICAO ed è incorporata nel Piano elettronico di navigazione aerea dell'EUR (eANP). Pertanto, l'Ucraina è lo Stato riconosciuto a livello internazionale responsabile della fornitura di ATS (8) all'interno della FIR di Simferopol e della pubblicazione delle informazioni aeronautiche relative a questa FIR (vedi immagine 10).

Nell'aprile 2014, la Federazione Russa, unilateralmente e in contraddizione alle norme ICAO e al piano europeo di navigazione aerea (EUR eANP) annunciò che lo spazio aereo nella FIR di Simferopol, compreso lo spazio aereo d'alto mare, rientrava sotto la responsabilità della Federazione Russa. A questo punto la comunità internazionale si ritrovava con lo stesso spazio aereo controllato da due differenti nazioni. Il 17 luglio 2014, in un momento di acuirsi della crisi fra Russia e Ucraina, in territorio dell'Ucraina orientale nella FIR di Dnipropetrovsk, veniva abbattuto un Boeing 777 della Malaysia Airlines in servizio fra Amsterdam e Kuala Lumpur causando la **morte di tutti i 298 occupanti a bordo.** (9)

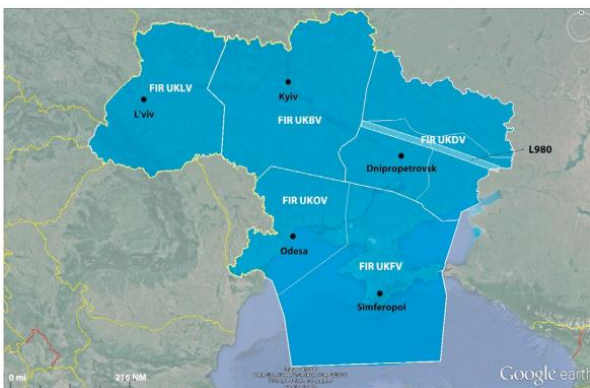


Immagine 10: Le cinque FIR in cui è suddiviso lo spazio aereo assegnato all'Ucraina.

Come si può anche osservare nella mappa Eurocontrol riportata nell'immagine 6, dal punto di vista geografico la zona di giurisdizione assegnata all'Ucraina rimane a tutt'oggi invariata, tuttavia il sorvolo dell'intera regione è in pratica suddiviso fra una zona occidentale che viene ritenuta sicura e una zona orientale che rimane interdetta. (10)



Da quanto abbiamo descritto in questa nostra dettagliata inchiesta, malgrado gli utenti del mezzo aereo si imbarchino con estrema disinvoltura su velivoli che li porteranno nei cieli del mondo attraversando le invisibili barriere stabilite dagli Stati, questi confini sono oggetto di dispute geopolitiche circa le quali poco o nulla trapela presso l'opinione pubblica. Chi invece le conosce bene sono i dipartimenti operativi delle compagnie aeree cui spetta il non facile compito di stabilire quale rotta far seguire ai propri velivoli: quella più breve e quindi più economica che tuttavia sorvola quel certo paese che si trova in disputa con un uno Stato limitrofo, o la rotta più lunga ma senza contenziosi in corso?

Il dilemma non è di poco conto anche perchè i due casi che vi abbiamo esposto non sono gli unici attualmente aperti....

- (1) Queste le nove regioni: Africa–Indian Ocean Region (AFI); Asia Region (SEA); Caribbean Region (CAR); European Region (EUR); Middle East Region (MID); North American Region (NAM); North Atlantic Region (NAT); Pacific Region (PAC); e South American Region (SAM).
- (2) Doc.7300/9 ICAO, Convention on International Civil Aviation, Articolo 1: “The contracting States recognize that every State has a complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”
- (3) “When Malta took over Air Traffic Control service from the British services in 1979” Times of Malta, 5 aprile 2015
- (4) Il volo Malaysia Airlines 370 era un collegamento aereo internazionale della [Malaysia Airlines](#) fra l'[aeroporto Internazionale di Kuala Lumpur](#), in [Malaysia](#), e l'[aeroporto di Pechino-Capitale](#), in [Cina](#). Il giorno 8 marzo 2014 il volo, operato da un [Boeing 777-200ER](#), scomparve dai sistemi di localizzazione e venne dato per disperso con un comunicato ufficiale dalla [Malaysia Airlines](#). La ricerca del velivolo, che divenne la più costosa della storia dell'aviazione, si concentrò inizialmente nel [Mar Cinese Meridionale](#) e nel [Mare delle Andamane](#), prima che l'analisi delle comunicazioni automatizzate del Boeing con un satellite [Inmarsat](#) identificasse un possibile sito di incidente da qualche parte nell'Oceano Indiano meridionale. Numerosi detriti marini, confermati essere parti dell'aeromobile, vennero trovati sull'[isola di Riunione](#) e al largo delle coste del [Mozambico](#) tra il 2015 e il 2016. Durante una ricerca triennale in 120 000 chilometri quadrati di oceano, il relitto non venne mai localizzato. Il *Joint Agency Coordination Centre*, responsabile delle operazioni, sospese le attività a gennaio 2017. Anche una seconda ricerca dell'*Ocean Infinity*, una società americana di esplorazione marina, avviata a gennaio 2018 e durata sei mesi, si concluse senza successo.
- (5) <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/5011646.stm>
- (6) <https://www.ekathimerini.com/258793/article/ekathimerini/news/icao-rejects-turkish-claims-in-sea-map> ; La disputa FIR è iniziata nell'agosto 1974 con il NOTAM 714 turco e NOTAM greca 1157, che ha portato alla sospensione di tutti i voli internazionali internazionali sull'Egeo per sei anni (vedi capitolo 6). Ankara aveva giustificato il NOTAM 714 per motivi di sicurezza nazionale.
- (7) Tratta da Wikipedia, visitata il 24 gennaio 2021: “La Repubblica di Cipro ha de jure la sovranità su tutta l'isola, comprese le acque territoriali e la zona economica esclusiva, ad eccezione delle Zone di Base Sovrana di Akrotiri e Dhekelia, che rimangono sotto il controllo del Regno Unito secondo gli accordi di Londra e Zurigo. Tuttavia, la Repubblica di Cipro è de facto divisa in due parti principali: l'area sotto il controllo effettivo della Repubblica, situata a sud e a ovest e comprendente circa il 59% della superficie dell'isola, e il nord, amministrato dall'autodichiarata Repubblica Turca di Cipro del Nord, che copre circa il 36% della superficie dell'isola. Un altro 4% circa della superficie dell'isola è coperto dalla zona cuscinetto delle Nazioni Unite. La comunità internazionale considera la parte settentrionale dell'isola come territorio della Repubblica di Cipro occupato dalle forze turche. L'occupazione è considerata illegale secondo il diritto internazionale e pari all'occupazione illegale del territorio dell'UE da quando Cipro è diventata membro dell'Unione europea.”
- (8) ATS = Air Traffic Services
- (9) Secondo il rapporto investigativo emesso nell'ottobre 2015 dal Dutch Safety Board l'abbattimento è stato provocato da un missile BUK della serie 9M38. Il missile è stato lanciato da un'installazione BUK TELAR che è stata trasportata dalla Federazione Russa in un campo agricolo vicino a Pervomaiskiy, in Ucraina orientale. All'epoca, quell'area era controllata dai separatisti. Dopo aver sparato, l'installazione è stata trasportata indietro alla Federazione Russa con un missile mancante. <https://www.prosecutionservice.nl/topics/mh17-plane-crash/criminal-inves>
- (10) <https://ops.group/blog/faa-issues-new-ukraine-advice/>

***Se avete colleghi, conoscenti interessati alla sicurezza volo, fateli iscrivere alla nostra Newsletter.***

*Tre semplici passaggi:*

- ① *Andate sul sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)*
- ② *Cliccate in alto a destra su "Contacts"*
- ③ *Entrate in "Newsletter Subscription Request" e fornite la email*

***QUESTO E' TUTTO ! Il servizio è gratuito. Sarete sempre informati sulla safety aeronautica.***



[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

***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