

VOLARE SENZA ESSERE VISTI DAL RADAR

31 marzo 2022, ore 6.55 del mattino. Un Cessna 172 immatricolato S5-DSE (1) decolla dall'aeroporto di Mossi, Novi Ligure. Il piccolo scalo che ospita velivoli adibiti a scuola di pilotaggio a quell'ora è ancora "chiuso" e nessuno si accorge dell'improvvisa partenza. L'aereo si dirige verso sud e così facendo esce dalla FIR di Milano ed entra in quella francese di Marsiglia.



L'aereo però qui giunto viene immediatamente intercettato dall'aeronautica militare francese e viene forzato ad atterrare all'aeroporto di Aix-Les-Milles (LFMA) uno scalo che serve Aix-en-Provence, un comune del dipartimento Bouches-du-Rhône della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra. Lo scalo che precedentemente serviva come base aerea militare conosciuta come Base Aérienne 114 d'Aix Les Milles, ospita attualmente anche *l'École nationale de l'aviation civile*, università dell'aviazione civile francese.



Autore del "dirottamento" è stato un cittadino slovacco di 33 anni sul quale ora si sta indagando sia in Francia come in Italia. Dopo la ricostruzione del volo fatta dalle autorità francesi, è stato contattato il responsabile della scuola di volo BePilot che ha sede a Novi, il quale dopo avere verificato il furto del velivolo da un hangar che era stato forzato, ha presentato denuncia ai carabinieri della compagnia locale. Secondo i media francesi il cittadino slovacco non ha detto una parola, non aveva scarpe e indossava solo le calze. Aveva con sé una lettera scritta in inglese di cui non è stato diffuso il contenuto che è stata sequestrata.

L'avvenimento si presta a venir commentato da diverse angolazioni, la prima delle quali è quella relativa alla "scomparsa" di un velivolo da un aeroporto civile. Il fatto se può sembrare insolito e raro lo è in effetti solo in Europa, ma non certo in paesi del Centro e Sud America. Come abbiamo eloquentemente dimostrato commentando l'incidente avvenuto al velivolo che ospitava Missoni (2), in molti paesi di quest'area la scomparsa di velivoli da aerodromi molto più grandi di quello di Novi Ligure, e che come tali dovrebbe essere ben più sorvegliati, è assai frequente.

Secondo quanto appurato dalle autorità francesi, il Cessna 172 dopo il decollo avrebbe sorvolato Albenga per poi dirigersi in Francia passando su Cannes. Ha quindi sorvolato l'area militare di Tolone ed è qui che un Mirage 2000 decollato dalla base di Orange insieme ad un elicottero militare hanno affiancato il Cessna costringendo il pilota ad atterrare sulla pista Aix-Les-Milles. Ricordiamo che nella sede navale di Tolone trovano base anche sommergibili nucleari. Tenendo presente lo stato di allerta che si respira nel continente, nei minuti che hanno preceduto l'identificazione del velivolo, l'aeroporto di Nizza per motivi di sicurezza è stato chiuso al traffico per circa trenta minuti.

Altro commento che si può fare sull'accaduto è che l'aereo è decollato da un aeroporto italiano e prima di entrare nello spazio aereo francese non sembra abbia avuto affatto problemi nel percorrere il volo sul territorio italiano. Senza piano di volo, senza alcuna autorizzazione e coordinamento con gli enti di controllo del traffico aereo, qualcosa sarebbe dovuto accadere anche da noi. Ricordiamo che l'area in oggetto è sotto la giurisdizione di Milano FIR e che queste nostre osservazioni valgono anche nel caso che l'aereo volasse ad una quota talmente bassa da non essere visto dalle apparecchiature dell'ACC di Milano.

Brevemente possiamo annotare che le onde elettromagnetiche che partono dal trasmettitore del radar solitamente colpiscono il bersaglio, vengono riflesse e tornano al ricevitore. Tuttavia esse sono riflesse dal primo ostacolo che incontrano sul loro percorso nella direzione in cui sono lanciate, e a bassa quota gli ostacoli sono molti: rilievi montuosi, edifici, colline. Ognuno di questi ostacoli, può presentarsi sullo schermo come un oggetto intercettato e allo stesso tempo creare una zona d'ombra nella quale le onde elettromagnetiche non arrivano. E' per questo che nei principali aeroporti più trafficati vi sono radar cosiddetti terrestri in grado di cancellare gli echi dati dai bersagli fissi che sono nelle vicinanze.

Come si può immaginare, i paesi interessati da vaste aree montane, quali sono ad esempio la Svizzera e l'Austria hanno problemi a monitorare l'area di loro competenza con una copertura radar completa. Per questo motivo e per garantire le esigenze della difesa nazionale, un certo numero di apparecchiature di radar mobili, i cosiddetti Gap-filler, sono locati esattamente per coprire tali lacune.

Gap Filler Radar è un'apparecchiatura mobile terrestre usata quale supplemento ad una più vasta copertura radar la quale in alcuni punti si presenta però inadeguata.



Un esempio fra i tanti di GAP Filler radar

Sotto il profilo della normativa aeronautica, l'evento in questione non è classificabile né come incidente, né come inconveniente grave, pertanto la nostra Agenzia Nazionale Sicurezza Volo, ANSV, non aprirà un'inchiesta. Ma la stessa dovrà essere aperta da chi deve monitorare i nostri cieli per evitare che aerei intrusi volino indisturbati sopra le nostre teste.

- (1) Si tratta del velivolo con c/n 172-68595. Da una nostra ricerca fatta sul sito di Flightradar24 l'aereo nel mese di marzo ha effettuato 28 voli (l'ultimo in data 30 marzo). L'aereo risulta avere il "Mode S" 506-E16.
- (2) "I desaparecidos dei cieli" disponibile sul nostro sito www.air-accidents.com ; l'incidente nel quale persero la vita Vittorio Missoni e consorte è avvenuto il 4 gennaio 2013

NL 18/2022 ; 7 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
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

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.