

LOSS OF SEPARATION NEI CIELI FRANCESI

29 aprile 2025: In seguito alla perdita del contatto radar durante la navigazione nello spazio aereo francese, il settore di controllo UAC di Maastricht si è rifiutato di prendere in carico il volo Transavia HV 6144 in servizio fra Alicante ed Amsterdam. L'equipaggio ha effettuato diverse manovre di ritardo a 360° su richiesta del controllo del traffico aereo del CRNA Est. (1) Durante una di queste manovre si è verificata una perdita di separazione con un altro aereo da trasporto commerciale, il volo Norwegian Air D8-5058. L'evento è stato classificato come "serious incident" e da parte della BEA francese è stata aperta una inchiesta. (2)

Un Airbus A321-200N della Transavia, in volo da Alicante ad Amsterdam, era in rotta a FL360 a circa 60 nm a nord di Parigi, quando il transponder non ha più inviato dati ADS-B e a terra il contatto radar è stato perso. Il controllo del traffico aereo superiore di Maastricht non ha accettato l'aeromobile senza transponder, pertanto l'equipaggio è stato istruito a compiere diversi circuiti di attesa.

Contemporaneamente un Boeing 737-8 MAX della Norwegian Air Shuttle, in volo da Malaga a Göteborg era anch'esso in rotta a FL360 a circa 30 nm a sud-ovest dell'ultima posizione trasmessa dal Transavia 6144, quando il Boeing ha iniziato a virare a sinistra verso ovest e a scendere di livello. Non si hanno ancora notizie se questa manovra è stata istruita da terra, o se il velivolo la ha compiuta a seguito di allerte avute dal suo TCAS.

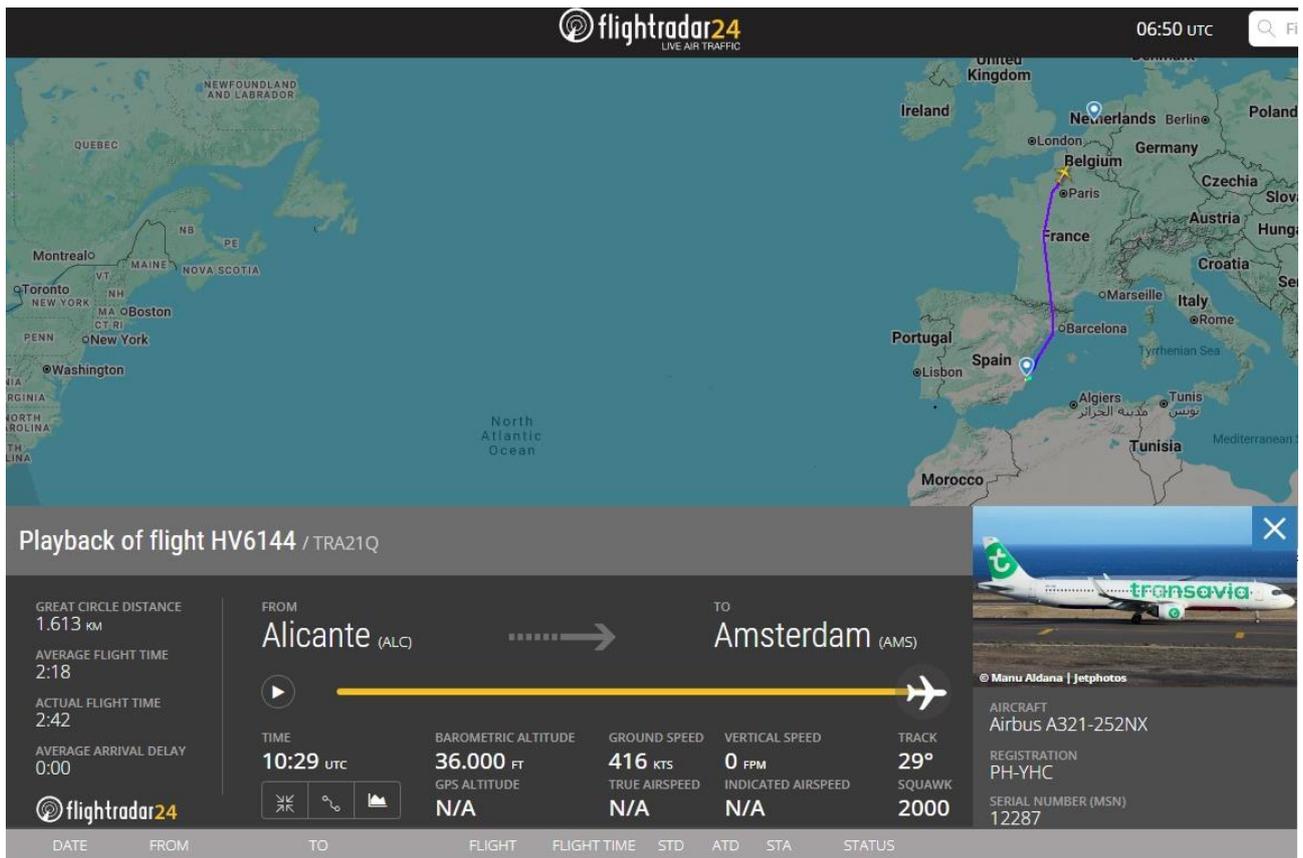
Fatto sta che durante queste manovre si è verificato un caso di "loss of separation".

La perdita di separazione tra gli aeromobili si verifica ogni volta che vengono violati i minimi di separazione specificati. Gli standard minimi di separazione per lo spazio aereo sono specificati dalle autorità ATS, sulla base degli standard ICAO. La perdita di separazione tra aeromobili si verifica normalmente quando vengono violati sia i minimi orizzontali che quelli verticali e può infine sfociare in una collisione in volo. A tal proposito va anche ricordato il concetto di "level bust" noto anche come deviazione dell'altitudine, il quale si verifica quando un aereo non riesce a volare al livello per il quale è stato autorizzato. Un *level bust* è definito da EUROCONTROL come: "Qualsiasi deviazione verticale non autorizzata di oltre 300 piedi (circa un centinaio di metri) da un'autorizzazione di volo ATC". E' decisamente pericoloso in quanto la perdita di separazione può portare anche a una collisione in volo.

Circa questo incidente c'è chi ha criticato Maastricht per il fatto che i controllori avrebbe potuto usare un backup dal radar primario militare ed evitare così di ritardare l'accettazione del volo nel proprio spazio aereo. Ma crediamo che la risposta a tale critica sia negativa in quanto il 3D militare e gli echi primari commerciali sono due cose diverse. I radar militari NON sono affatto disponibili per l'ATC in tempo reale. E i ritorni primari dei set commerciali non sono sempre affidabili. Rimaniamo in attesa degli sviluppi dell'investigazione BEA anche per evitare che episodi del genere debbano ripetersi.

Entrambi i velivoli, sia pur con qualche ritardo, hanno comunque poi proseguito verso le loro destinazioni senza ulteriori incidenti.

A titolo informativo ricordiamo che nello spazio aereo europeo, la separazione verticale tra gli aeromobili è regolata dal programma Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM). Questo programma riduce la separazione verticale tra gli aeromobili da 2.000 piedi a 1.000 piedi al di sopra del livello di volo 290 (29.000 piedi), e in alcuni casi anche al di sotto, a seconda dello spazio aereo specifico e delle configurazioni degli aeromobili. Il programma RVSM è stato implementato in Europa nel 2002 ed è ora diffuso, anche negli Stati membri di EUROCONTROL.



In questa immagine tratta dal sito Flightradar24 possiamo vedere come alle ore 10.29 UTC mentre l'Airbus della Transavia era ancora in Francia, in prossimità del confine belga, il segnale del transponder è scomparso.

- (1) Il CRNA Maastricht, o Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), è il centro di controllo di zona superiore di EUROCONTROL che gestisce l'area di spazio aereo superiore (da 24.500 a 66.000 piedi) sopra Belgio, Paesi Bassi, Lussemburgo e nord-ovest Germania.
- (2) Il volo Transavia era operato dall'Airbus A321 immatricolato PH-YHC, quello della Norwegian Air dal Boeing 737-8 Max immatricolato LN-FGF

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascxapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."