

## DECESSI AI COMANDI

Tradizionalmente si ritiene che i piloti di linea possiedano uno stato di salute eccezionalmente buono, al di sopra della media della popolazione in generale, ma come abbiamo avuto modo di dimostrare in un nostro libro uscito nel 2015 <sup>(1)</sup> le cose non stanno proprio così. In quella nostra opera abbiamo elencato tutti i casi di decessi ai comandi e in essa precisavamo: *“ l’evento che vede un comandante o il secondo pilota morire in servizio ai comandi del loro velivolo, non viene molte volte nemmeno riportato dagli organi di informazione e questo crediamo sia spiegabile con il fatto che l’aereo e i suoi passeggeri atterrano a destinazione senza alcun problema, probabilmente senza che essi si accorgono di cosa è accaduto nella cabina di pilotaggio...”* ma in realtà dal 1955 al 2015, sia pur con quella premessa, avevamo registrato ben 86 casi di decessi ai comandi di un velivolo di linea, una media cioè di oltre un decesso all’anno.

Indubbiamente l’inaspettata morte di un giovane pilota ai comandi di un velivolo di linea fa tornare in mente lo stupore che accompagna amici e parenti allorché un giovane sportivo improvvisamente si accascia a terra nel corso dello svolgimento di una attività agonistica: **entrambi sottoposti a visite preventive, entrambi certificati idonei, ed entrambi che divengono improvvisamente “incapacitated”**. Un qualcosa che fa subito pensare all’inadeguatezza offerta dai cosiddetti controlli preventivi di routine.

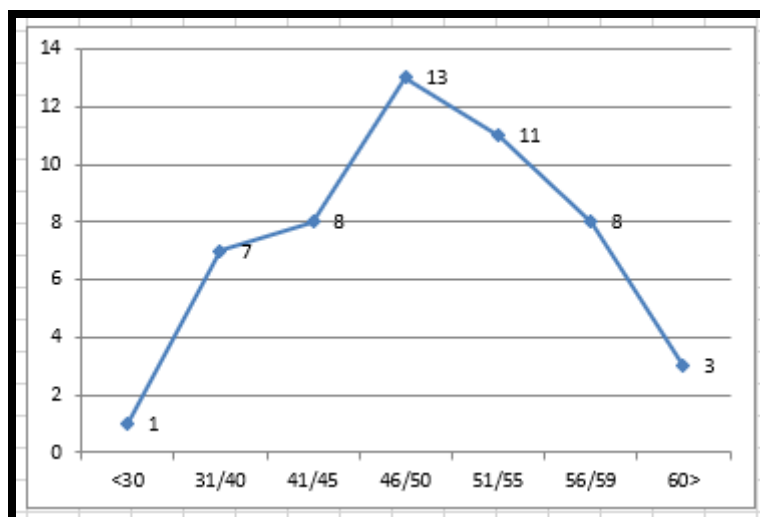
La ragione per cui torniamo su questo argomento è dovuta al fatto che lo scorso 14 agosto, a bordo del volo LATAM 505 da Miami a Santiago del Cile <sup>(2)</sup>, il capitano (56 anni) si è sentito male. Il volo in quel momento era livellato a 37.000 piedi, si trovava a 120 miglia a nord di Panama City, ed è proprio su questa città che il secondo pilota decideva di dirottare sperando di poter salvare la vita del suo collega. Purtroppo giunti all’aeroporto di Panama si è dovuto prendere atto che il capitano era deceduto. Da quel che è trapelato il comandante si era recato alla toilet ma non ne era uscito.

Anche l’anno precedente era avvenuto un caso di morte ai comandi. Il 21 luglio 2022 il capitano del volo Citilink QG307 <sup>(3)</sup> è morto nello svolgimento del volo domestico indonesiano fra Surabaya to Makassar. Il capitano aveva 48 anni.

Emblematico poi l’incidente occorso il 12 marzo 2018 a un Bombardier Q 400 della Bangla Airlines con a bordo 71 persone. L’aereo volava fra Dacca e Kathmandu e si schiantava nella fase di atterraggio provocando la morte di 51 persone. Il rapporto di indagine finale, pubblicato il 27 gennaio 2019, concluse che il disorientamento del pilota (52 anni) e la mancanza di consapevolezza situazionale avessero portato allo schianto. Ma aggiungeva il rapporto:

*«Quando abbiamo analizzato le conversazioni del Cockpit Voice Recorder, ci è stato chiaro che il Comandante nutriva un grave stress mentale. Sembrava anche affaticato e stanco a causa della mancanza di sonno, piangendo in diverse occasioni.»* <sup>(4)</sup> Si è trattato di un ennesimo caso Lubitz. <sup>(5)</sup>

Ricordiamo che il nostro sito fra le varie possibilità di ricerca che offre ai lettori, cataloga sotto la sigla “PSY” tutti i casi di incidenti fatali dovuti a problemi di salute degli equipaggi. Ed è proprio grazie a questa classificazione che possiamo mostrarvi una tabella esclusiva che mette in evidenza le età più critiche nelle quali avvengono i decessi. <sup>(6)</sup>



Il numero dei decessi per singola fascia di età

- (1) Piloti Malati, Antonio Bordoni, LoGisma editore, anno 2015
- (2) Il volo veniva svolto dal Boeing 787-9 immatricolato CC-BGI.
- (3) Il volo era svolto dall'Airbus 320 immatricolato PK-GLW.
- (4) Il rapporto emesso in data 29 gennaio 2019 è il numero 2075/10/13B.S. ed è riportato nel nostro database.
- (5) Andreas Lubitz era il secondo pilota del volo Germanwings 9525 , portato deliberatamente a schiantarsi il 24 marzo 2015.
- (6) I casi riportati si riferiscono al periodo 1950:2023 tuttavia poiché non sempre è stata resa nota l'età della vittima, il totale dei casi riportati è inferiore a quello del numero eventi da noi comunicato nel testo (*oltre 85 nel solo periodo 1955:2015*)

**NL 35/2023 ; 18 agosto 2023**

***Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)***

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio

NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare:China AI 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L'aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio
NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	18 agosto

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

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

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



\* inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;

\* inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;

\* inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

## E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto: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 nel 2023 rimangono ancora attive."