

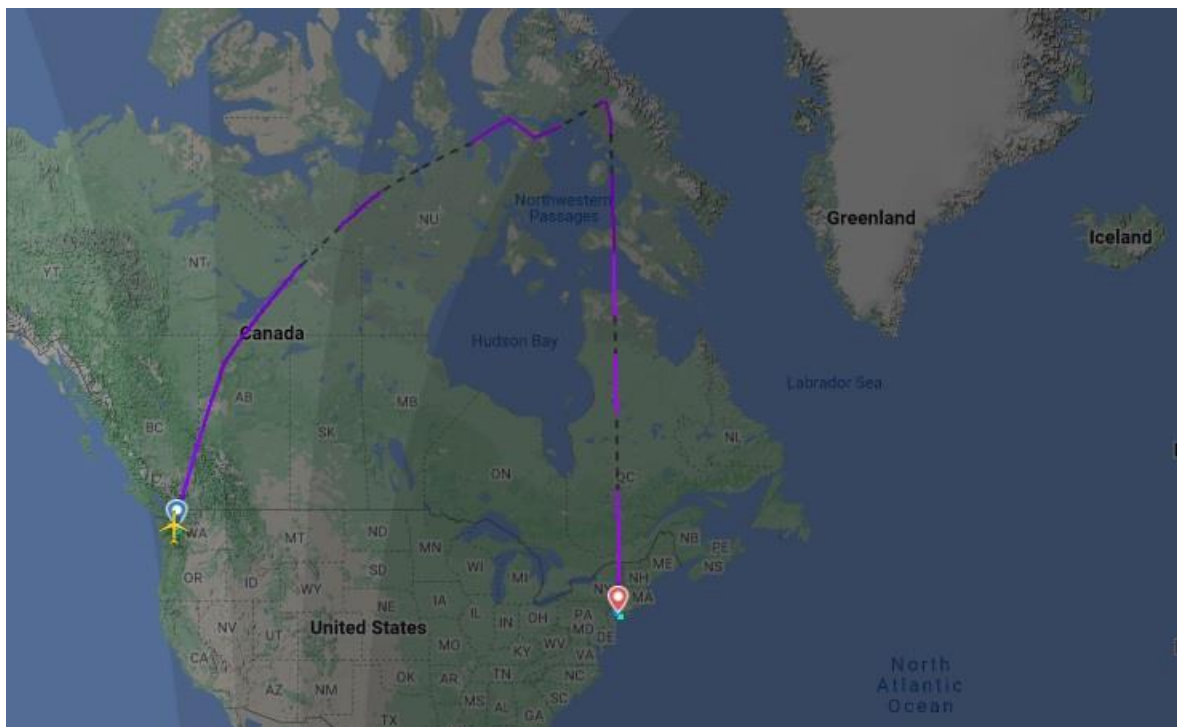
ALTRO CAPITANO MORTO IN VOLO

E' il secondo caso quest'anno di capitano di un aereo di linea che muore ai comandi del velivolo. Ed anche commentando questo nuovo episodio è inevitabile chiedersi: *perché una persona ritenuta idonea da certificazioni e da analisi mediche muore improvvisamente ai comandi di un aereo di linea?* A cui segue l'ovvia considerazione: *ma allora i check up medici a cosa servono?*

Questo nuovo decesso è avvenuto a bordo di un Airbus A350-900 (TC-LGR) della THY Turkish Airlines, che effettuava il volo TK-204 da Seattle, WA a Istanbul. L'aereo era in rotta a FL390 sopra la Groenlandia quando il capitano di 59 anni ha avuto un malore che ha indotto l'equipaggio a dirottare l'aeromobile all'aeroporto JFK di New York, dove è atterrato circa 3,5 ore dopo. All'arrivo però il capitano veniva ufficialmente dichiarato deceduto.

La THY ha emesso un comunicato dichiarando: *"Il capitano pilota del nostro aeromobile di tipo Airbus 350, che operava il numero di volo TK204 da Seattle a Istanbul, è svenuto durante il volo. Quando il primo intervento medico al nostro capitano sull'aereo è stato inefficace, l'equipaggio della cabina di pilotaggio, composto da 1 capitano e 1 copilota, ha deciso di effettuare un atterraggio di emergenza, ma il nostro capitano ha perso la vita prima dell'atterraggio. Il capitano, che lavorava alla Turkish Airlines dal 2007, aveva 59 anni. L'08.03.2024 è stata effettuata una visita medica periodica presso l'Aviation Medical Center autorizzato dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile e non è stato rilevato alcun problema di salute che gli impedisse di lavorare. Il nostro aereo ha deciso di atterrare a New York e il ritorno a casa dei nostri passeggeri è previsto attraverso lo scalo di New York."*

Osservando la mappa che mostra la rotta (e la diversione) effettuata dal volo è inevitabile che nei social si accenderanno accese discussioni sul perché non si è deciso di atterrare su un aeroporto più vicino.



Da Flightradar24

La risposta più probabile è che qualcuno a bordo aveva preso atto dell'avvenuta morte e si è pertanto deciso di optare sul Kennedy ove la THY dispone di personale e uffici, malgrado le oltre tre ore di distanza

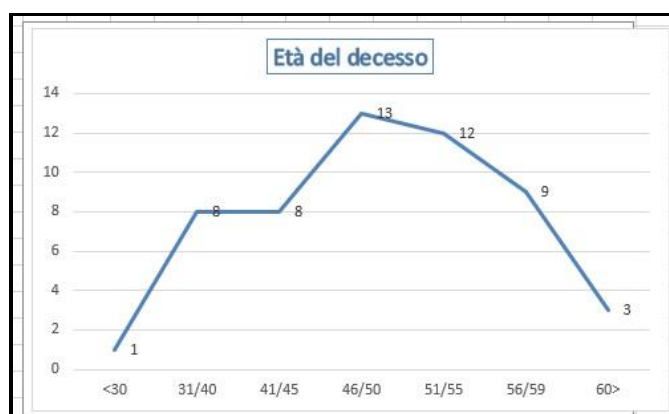
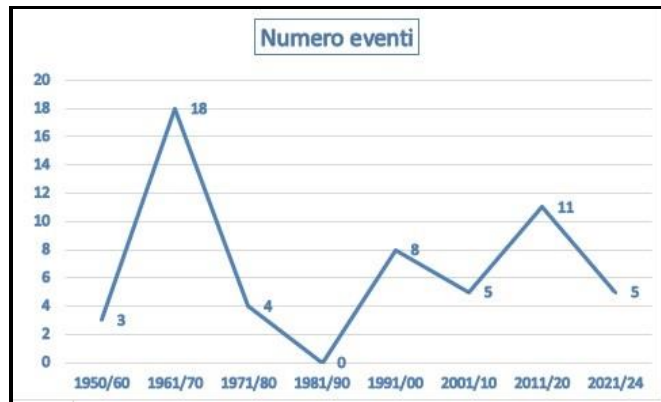
L'altro caso cui abbiamo accennato in apertura si è verificato il 12 giugno scorso quando sull' Airbus 320 della compagnia egiziana *Sky Vision* in volo dal Cairo a Taif in Arabia Saudita, il comandante è morto. (1)

Come i nostri lettori ricorderanno i passeggeri del volo sono stati informati dal secondo pilota che il comandante era morto e in rete sono immediatamente circolate polemiche sull'opportunità dell'annuncio fatto in cabina passeggeri dal secondo pilota circa l'avvenuto decesso, anche alla luce del fatto che, da come si è svolto il volo, il secondo pilota è stato perfettamente in grado di portare l'aereo a terra senza problemi di sorta. Inoltre c'è chi ha fatto notare che la morte va certificata da un medico.

Quello dell'improvviso decesso di piloti in servizio, è un tema che ha sempre attirato la nostra attenzione prova ne sia che il nostro sito www.air-accidents.com è **l'unico in rete che riporta nel suo database episodi del genere**. Abbiamo sempre sostenuto che è alquanto insolito e preoccupante il particolare che persone ogni 6/12 mesi sottoposte a regolari controlli medici, perdano la vita in servizio. Nel 2008 all'argomento abbiamo dedicato un libro "Piloti Malati" il cui sottotitolo era "invece di chiedervi quanto è sicuro volare, auguratevi che il vostro comandante goda ottima salute". (2)

Dobbiamo comunque rassicurare gli utenti del mezzo aereo in quanto mentre prima che i computer facessero la loro presenza nel cockpit vi erano stati numerosi casi di incidenti dovuti a ritardati interventi del secondo pilota nel prendere in mano la situazione, dall'introduzione del volo computerizzato non si sono più registrati incidenti fatali, coinvolgenti aereo e passeggeri, dovuti a improvvisi decessi.

Riportiamo i nostri esclusivi grafici che illustrano il numero dei casi di piloti in servizio deceduti dal 1950 ad oggi (*prima tabella*), e l'età delle vittime (*seconda tabella*).



In base a quest'ultima tabella appare evidente come il *range* di età "critica" per i piloti in servizio risulti essere quella compresa fra i 46 e i 55 anni.

- (1) Newsletter NL29/24 del 27 giugno 2024
- (2) "Quando il cielo esplode" di Antonio Bordoni. LoGisma Editore., 2008

NL 52/2024 10 ottobre 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24 Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24 Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24 Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24 Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24 737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24 E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24 Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24 Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24 Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24 Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24 Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24 Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24 La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24 Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24 Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24 Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24 Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24 La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024

✓ NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓ NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓ NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓ NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓ NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓ NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024
✓ NL 43/24 Asia a rischio per i pontefici	10 settembre 2024
✓ NL 44/24 Fumi tossici a bordo dell'A380	11 settembre 2024
✓ NL 45/24 Torniamo sulle batterie al litio	20 settembre 2024
✓ NL 46/24 Tre punti da ponderare su MH370	22 settembre 2024
✓ NL 47/24 Quello scontro sul cielo di Nettuno	29 settembre 2024
✓ NL 48/24 Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30 settembre 2024
✓ NL 49/24 La Porta del cockpit	03 ottobre 2024
✓ NL 50/24 Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04 ottobre 2024
✓ NL 51/24 Componenti non conformi per il Boeing 787	06 ottobre 2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
info@ibneditore.it

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