

SE IL CAPITANO STA MALE.....

Il 12 giugno 2024, un Airbus 320 della compagnia egiziana Sky Vision era in volo dal Cairo a Taif in Arabia Saudita, quando i passeggeri vengono informati dal secondo pilota che il comandante è morto. Al momento dell'annuncio il velivolo si trovava a 150 miglia a nord ovest di Jeddah e il secondo pilota decideva di procedere verso la capitale saudita per un atterraggio di emergenza. (1) In rete non sono mancate polemiche sull'opportunità dell'annuncio fatto dal secondo pilota in cabina passeggeri circa l'avvenuto decesso, e ciò 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 in ogni caso certificata da un medico.

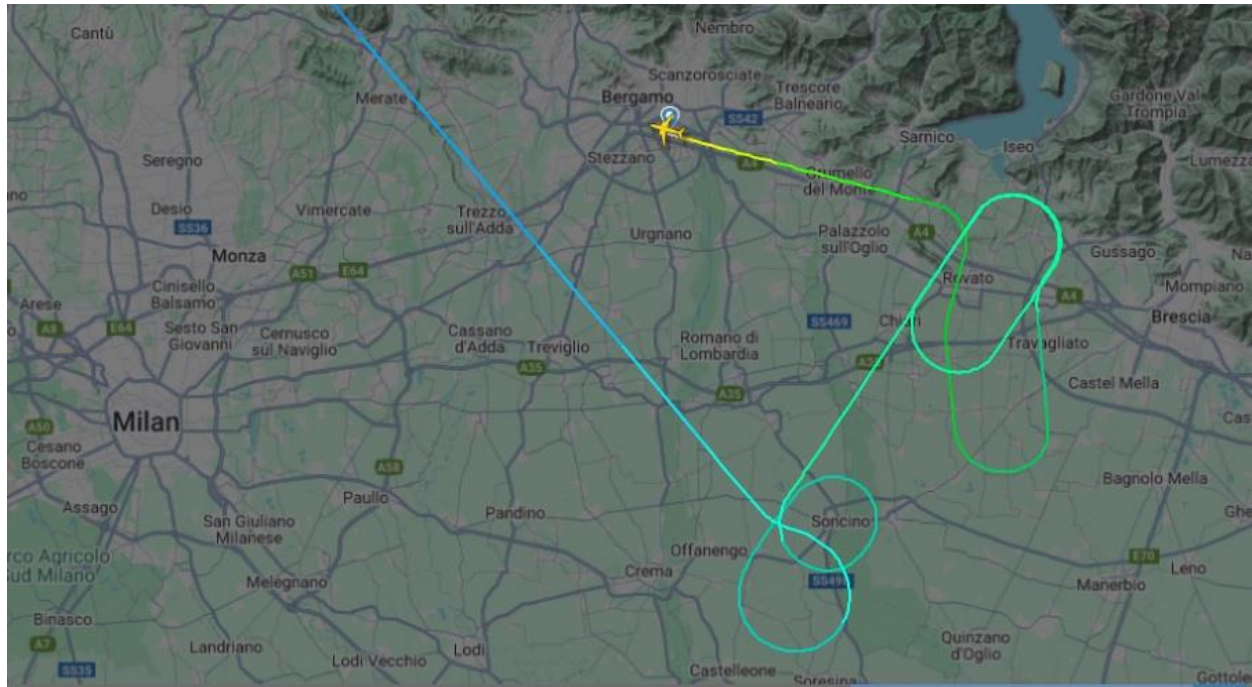
In questo evento troviamo un caso di pilota addirittura morto in volo, e una gestione dell'incidente che a parte la dubbia opportunità di quanto comunicato via interfonico di bordo, si è però concluso senza attimi di terrore a bordo: il comando dell'aereo è stato preso dal secondo pilota che ha portato a terra l'aereo senza difficoltà.

Se compariamo quanto sopra con ciò che è accaduto il 22 aprile scorso sul cielo di Bergamo dobbiamo registrare una ben differente situazione cui ha fatto seguito una opinabile gestione del volo, che comunque verrà chiarita dall'indagine aperta dall'ANSV.

Quel giorno un Boeing 737 (2) di Ryanair stava effettuando il volo FR4038 da Dublino a Bergamo. L'aereo era decollato alle 16.20 UTC per un volo che mediamente dura due ore e 10 minuti. Durante la fase di crociera tutto si è svolto senza problemi con aereo livellato a 35.000 piedi ma giunto sul cielo di Treviglio mentre il velivolo aveva iniziato la fase di discesa (FL110), a bordo è accaduto qualcosa che induceva il secondo pilota a mettersi in *holding pattern*. Da quel che è trapelato da notizie di stampa, il capitano di anni 47, si era sentito male.

Ora logica vorrebbe che di fronte a una emergenza medica non gestibile a bordo, l'aereo effettuasse un immediato atterraggio onde permettere all'infortunato passeggero o membro dell'equipaggio di avere le necessarie cure mediche, ma ciò non è avvenuto. Alle 18.30 l'aereo iniziava a circuitare prima sui cieli di Trigolo-Soncino e poi fra Trezzano e Passirano, ed infine alle 18.47 ovvero 17 minuti dopo l'inizio dei circuiti si immetteva nella direttrice finale della pista 28 ove atterrava alle 18.50 bloccandosi però sulla pista anziché portarsi al gate. Passeggeri tutto ok, giornali che come al solito parlano di "terrore a bordo", aereo che essendosi fermato sulla pista ha bloccato il traffico per una cinquantina di minuti, ma la questione interessante sarà senz'altro quella di sapere il perché, con un componente l'equipaggio che si sente male, il volo è rimasto 15 minuti in circuito di attesa anziché chiedere un atterraggio prioritario.

Abbiamo voluto appositamente ricordare quanto avvenuto nel giugno 2024 a bordo del volo della compagnia Sky Vision in quanto in entrambi i casi siamo in presenza di una emergenza medica occorsa a bordo la quale -da quel che per il momento è dato sapere- è stata affrontata in modi completamente differenti.



L'immagine tratta da FlightRadar24 mostra i due circuiti di attesa fatti dal Boeing 737 prima di procedere all'atterraggio

- (1) Su questo incidente vedi nostra NL 29/2024 del 27 giugno 2024, "Morire nel cockpit"
<chrome-extension://efaidnbmninnipkcpjppglclefindmkaj/https://www.air-accidents.com/nlet/nl-29-2024.pdf>
- (2) L'aereo era il B737-800 immatricolato EI-EKK, c/n 38500

www.air-accidents.com

NL 29/25 (27 Aprile 2025)

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

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."