

UN MOLTO PREOCCUPANTE EPISODIO

Il 15 maggio 2025 la CIAIAC spagnola (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) ha rilasciato il rapporto investigativo su un preoccupante incidente occorso il 17 febbraio 2024 all'aeromobile Airbus A321, che stava operando il volo LH77X della Lufthansa da Francoforte a Siviglia. ⁽¹⁾

A bordo 199 passeggeri e 6 membri di equipaggio. Il comandante era il PM (Pilot Monitoring) e il copilota il PF (Pilot Flying). Per l'equipaggio di volo si trattava del 4° giorno di una rotazione di 4 giorni. Nei 3 giorni precedenti, secondo il comandante, il copilota aveva svolto il suo lavoro in conformità con gli standard operativi della compagnia, dimostrando in ogni momento una motivazione molto elevata. Erano le **10.31** (UTC) quando, il comandante lasciava il cockpit per recarsi alla toilette di prua. Prima di ciò, il comandante e il copilota hanno avuto una conversazione sulla situazione meteorologica e sul funzionamento dell'aeromobile. Secondo il comandante, il copilota sembrava essere in forma e attento in quel momento.

Alle **10.39** il comandante tornava dalla toilette utilizzando la procedura di ingresso standard per accedere nella cabina di pilotaggio. Non avendo avuto successo, effettuava un secondo tentativo, supponendo di aver inserito il codice in modo errato la prima volta o che il copilota fosse impegnato in compiti di volo. Il comandante fece altri tre tentativi e un membro dell'equipaggio chiamò con l'interfono il cockpit. Non ottenendo risposta a quel punto il comandante utilizzava il codice di accesso di emergenza. Prima che il timer del codice di accesso di emergenza scadesse, il copilota apriva manualmente la porta della cabina di pilotaggio dall'interno. Il comandante prendeva il controllo dell'aereo alle **10:42**.

Il copilota era pallido, sudava e si muoveva in modo strano, il comandante ha chiesto aiuto al personale di bordo. Il copilota veniva soccorso oltre che dagli attendenti di cabina anche da un medico, che viaggiava come passeggero, il quale diagnosticava un possibile problema cardiaco. Il comandante decideva di deviare verso l'aeroporto più vicino, Madrid-Barajas dove atterrava circa 20 minuti dopo. Una volta a terra il secondo ufficiale veniva condotto in ospedale.

E' stato appurato che quando il copilota era solo in cabina di pilotaggio, il controllore di terra ha tentato per tre volte di contattare il volo per trasferire il controllo dell'aeromobile al successivo settore ma da bordo del volo non venne data risposta. Inoltre dalle registrazioni è stato appurato che a partire dalle **10:32:06** e fintanto che il capitano non è rientrato, nella cabina di pilotaggio sono scattati allarmi e suoni tutti indicanti un'improvvisa e grave incapacità del copilota. ⁽³⁾

Il rapporto delle autorità spagnole ha appurato che durante il volo, il copilota era stato oggetto di un'improvvisa e grave incapacità dovuta a un disturbo epilettico che gli ha impedito di continuare a svolgere le sue mansioni a bordo. L'improvvisa e grave incapacità era il sintomo di una condizione neurologica che non era stata rilevata né dallo stesso interessato né dalle precedenti visite mediche specialistiche aeronautiche. Durante l'indagine, il servizio medico aeronautico dell'AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aerea) ⁽²⁾ è stato contattato per avere lumi circa l'eventuale rilevamento, durante le visite mediche aeronautiche, della malattia che ha causato l'incapacità del copilota. Secondo i tecnici dell'AESA, la malattia del copilota sarebbe stata rilevabile in una visita medica solo se i sintomi fossero stati presenti al momento della visita o se si fossero manifestati prima. Questa malattia è preclusiva per l'ottenimento o il mantenimento dell'idoneità medica al volo. A titolo precauzionale, in seguito all'incidente, il suo certificato medico è stato sospeso.

Il copilota di 38 anni aveva un certificato medico di Classe 1 valido e senza limitazioni.

Durante l'indagine su questo incidente, è stata effettuata anche una ricerca in letteratura per trovare pubblicazioni sull'incapacità in volo dei piloti e sulle cause di tale incapacità. I dati raccolti hanno mostrato una disparità di risultati dovuta ai diversi criteri di analisi: mentre la FAA ha identificato 39 incapacità in volo di piloti di compagnie aeree statunitensi in un periodo di 6 anni, il *Commercial Air Transport Pilots Annual Incapacitation Rate Study* del Regno Unito indicava che nel 2004 erano avvenute 36 incapacità e 4 morti improvvise, mentre l'ATSB Incapacitation Study ha concluso che, in media, nel periodo analizzato erano stati segnalati 23 incidenti di incapacità dei piloti all'anno. Il CIAIAC, da parte sua, individuava 30 inabilitazioni nel sistema spagnolo di segnalazione delle occorrenze negli ultimi 10 anni e 287 nell'archivio centrale europeo nel periodo 2019-2024. Ma a prescindere da questa ricerca fatta su vari *database* è facile immaginare che quello che tutti avevano presente durante le indagini è stato il caso Lubitz e la tragedia del volo Germanwings 9525 (4)

Troppe le analogie fra cui la più evidente l'uscita del capitano dal cockpit e le difficoltà a rientrarvi. Questo incidente riporta alla ribalta quanto venne stabilito subito dopo il caso Germanwings: il vantaggio di avere un'altra persona autorizzata in cabina di pilotaggio quando uno dei due piloti lascia la cabina per motivi fisiologici o operativi. La presenza di un'altra persona autorizzata avrebbe contribuito a rilevare rapidamente l'incapacità del copilota, allertando il resto dell'equipaggio e aprendo la porta di sicurezza della cabina di pilotaggio per facilitare l'accesso rapido del comandante che avrebbe preso il controllo dell'aeromobile. Ma come tutti ben sappiamo l'adozione di questa misura fu temporanea in quanto dopo pochi mesi nessuna compagnia la mise più in atto.

La raccomandazione con cui si conclude il rapporto *precisa che alla luce di questo incidente, si ritiene opportuno comunicare agli operatori le particolarità di questa incapacità in modo che, tenendone conto, rivalutino nuovamente i rischi associati a un pilota che rimane da solo in cabina di pilotaggio quando l'altro pilota lascia la cabina di pilotaggio per motivi fisiologici o operativi. Si ritiene pertanto di formulare una raccomandazione all'EASA a questo proposito.*

Il Rapporto completo è disponibile nel nostro sito sotto la sezione "Other Investigation Reports"

- (1) Aeromobile A321-231 immatricolato D-AISO c/n 3625.
- (2) Da non confondere con l'EASA European Union Aviation Safety Agency.
- (3) Nei 46 secondi successivi a partire dalle 10.32:06, sono stati registrati i seguenti suoni: disconnessione del SEC (Spoiler Elevator Computer), accompagnata dall'attivazione della Master Caution insieme all'avviso ECAM SEC3 FAULT e alla pagina F-CTL sul display dei sistemi ECAM, con gli spoiler 1 e 2 che diventano indisponibili. Improvviso aumento della forza sul pedale destro, che ha raggiunto i 488 N. L'azione sul pedale destro ha generato l'avviso STOP RUDDER INPUT e l'attivazione del Master Warning. La modalità operativa del radar meteorologico è passata da WX+T a TURB L'identificazione morse VOR BAN ha iniziato a essere udita. Si è attivata la luce MSG dell'ATC e il relativo avviso acustico.
- (4) Il volo Germanwings 9525 era in servizio fra Barcellona e Düsseldorf. Il 24 marzo 2015 il volo, operato da un Airbus A320-200, precipitò al suolo sulle Alpi di Provenza francesi con 150 persone a bordo. L'incidente, secondo quanto appurato nelle investigazioni venne causato da un'azione deliberata del primo ufficiale Andreas Lubitz, che era stato precedentemente curato per tendenze suicide e dichiarato inabile al lavoro dal suo medico. Lubitz ha tenuto nascoste queste informazioni al suo datore di lavoro, presentandosi regolarmente in servizio. Poco dopo aver raggiunto la quota di crociera, Lubitz, approfittando dell'uscita del comandante Patrick Sondenheimer dalla cabina di pilotaggio, vi si barricò all'interno e iniziò una discesa controllata che continuò finché l'aereo non colpì il fianco di una montagna.

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

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."