

## AEROPORTI PER “SOLI CAPITANI”

Lo sapevate che vi sono aeroporti per “soli capitani” ? Precisiamo subito che il termine non è propriamente corretto, ma l’argomento è alquanto interessante e recentemente è salito alla ribalta delle cronache a causa di un malore occorso ad un pilota.

Il 26 agosto scorso un Boeing 757 della compagnia britannica Jet2 era in volo da Manchester a Madeira-Funchal in Portogallo quando il capitano si è inteso male e il secondo pilota ha chiesto di poter essere dirottato sullo scalo di Porto. La richiesta veniva accettata e il 757 atterrava 26 minuti dopo la dichiarata emergenza. Sulla stampa inglese e portoghese l’incidente ha sollevato accesi dibattiti arrivando a parlare appunto di “aeroporti per soli capitani”. In particolare sono stati molti a chiedersi per quale motivo il secondo pilota, che fra l’altro aveva potuto avvalersi di un collega *off-duty* che si trovava in cabina come passeggero, non ha voluto proseguire per la sua destinazione prevista di Madeira.

L’evento offre lo spunto per poter parlare di un argomento poco conosciuto al pubblico ovvero gli aeroporti nei quali per poter operare è richiesta una particolare preparazione e Madeira è precisamente uno di questi.

Per poter operare sull’aeroporto di Madeira-Funchal, le autorità portoghesi dell’aviazione civile richiedono che gli atterraggi siano effettuati da un pilota in possesso di un certificato che attesti determinati requisiti. In realtà la pubblicazione ufficiale AIP, Aeronautical Information Publication, di cui pubblichiamo il relativo estratto, non fa menzione del termine "solo per il capitano" ma precisa quanto segue:

### *Esperienza iniziale*

Per operare sull'aeroporto di Madeira, il pilota in comando deve avere un minimo di 200 ore di volo come capitano sul tipo di aeromobile con il quale dovrà operare.

### *Esperienza recente*

Per operare all'aeroporto di Madeira, il pilota in comando deve aver effettuato su questo scalo negli ultimi sei mesi:

un atterraggio e decollo o,

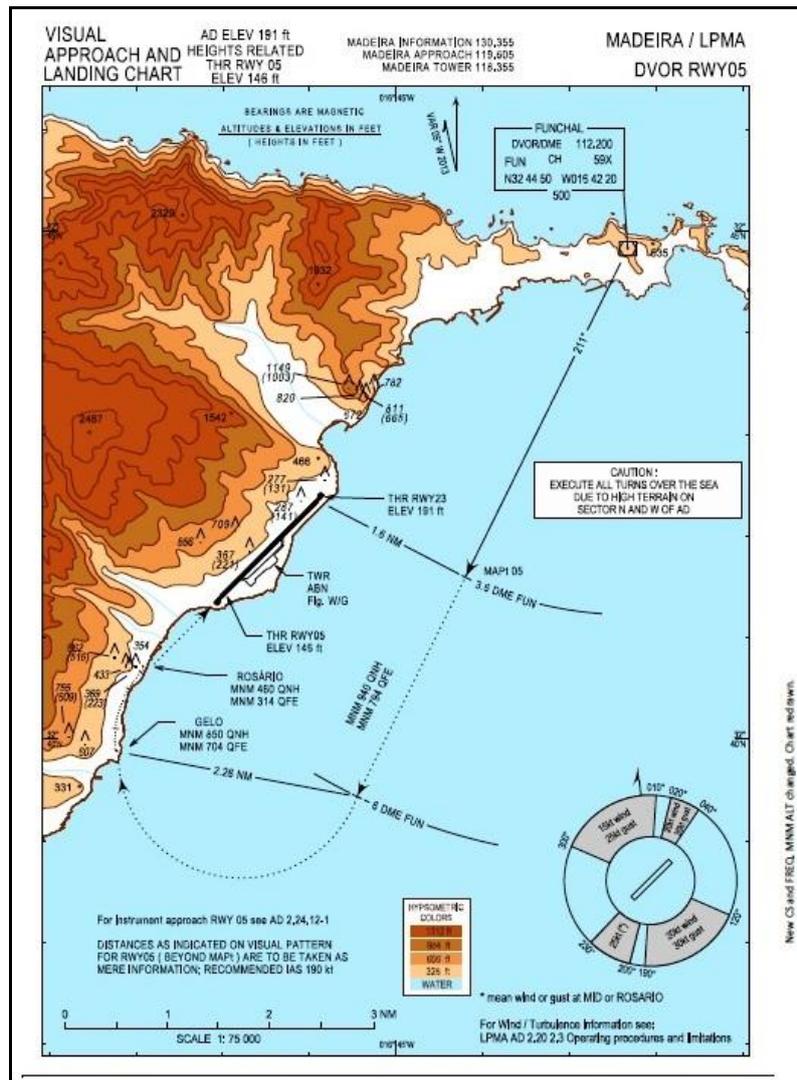
un addestramento al simulatore di volo che comprende l'atterraggio e il decollo su ogni pista, in condizioni meteorologiche avverse simulate o,

un volo di linea in addestramento per l'aeroporto di Madeira, comprendente un atterraggio e decollo, assistito da un istruttore qualificato che occupa il posto a destra.

Il Pilot-in-Command è autorizzato ad operare all'aeroporto di Madeira (LPMA) per un periodo di sei mesi a partire dalla data di rilascio.



La carta di avvicinamento e atterraggio per la pista 05:



## Safety Newsletter 42/2019 del 30 agosto 2019

Newsletters emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019 : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019 : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019 : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019 : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019 : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019 : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019 : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019 : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019 : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019 : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019 : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019 : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019 : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019 : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019 : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019 : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)

**17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)  
**18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)  
**19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)  
**20/2019** : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)  
**21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)  
**22/2019** : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)  
**23/2019** : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)  
**24/2019** : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)  
**25/2019** : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)  
**26/2019** : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)  
**27/2019** : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)  
**28/2019** : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)  
**29/2019** : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)  
**30/2019** : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)  
**31/2019** : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)  
**32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)  
**33/2019** : L'incidente di Treviso (2 luglio 2019)  
**34/2019** : Piovono clandestini dal cielo (3 luglio 2019)  
**35/2019** : Un decollo al rallentatore (19 luglio 2019)  
**36/2019** : Strani odori sugli A330NEO (26 luglio 2019)  
**37/2019** : Fumi a bordo: ormai è una abitudine (7 agosto 2019)  
**38/2019** : Doppio bird strike a Mosca (17 agosto 2019)  
**39/2019** : Qualcuno ha trovato i pezzi di un motore? (21 agosto 2019)  
**40/2019** : Cosa sta succedendo agli aerei? (23 agosto 2019)  
**41/2019** : A330 Air China prende fuoco al gate (28 agosto 2019)

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