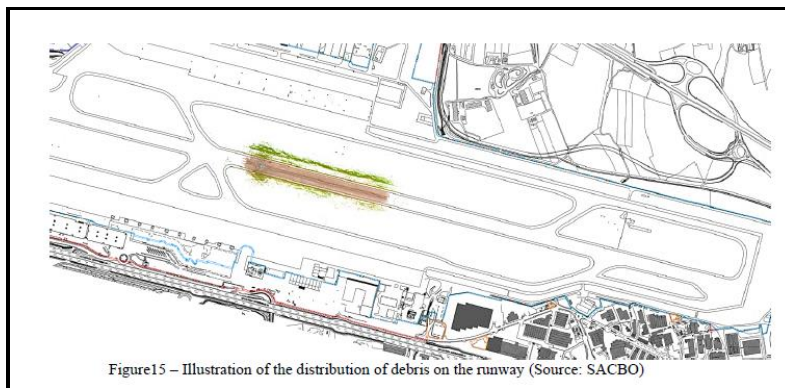


INCIDENTE BERGAMO RYANAIR, USCITO IL RAPPORTO

Il 1° ottobre 2024 alle ore 05:55 (07:55 ora locale) presso l'aeroporto di Orio al Serio, Bergamo è avvenuto un incidente che ha coinvolto un aeromobile Boeing B737 della Ryanair proveniente da Barcellona. ⁽¹⁾ L'aeromobile era stato autorizzato a decollare da Barcellona con il sistema antislittamento disattivato. Il volo era decollato alle 04:41 ed è atterrato, come detto, alle 05:55 all'aeroporto di Bergamo.

Avvicinamento e atterraggio sono stati del tutto regolari, ma una volta toccata la pista tutti e quattro i pneumatici del carrello principale (MLG) sono scoppiati. L'aeromobile si è fermato sulla pista e, dopo l'intervento del servizio di soccorso e antincendio aeroportuale, che ha confermato l'assenza di rischio di incendio, l'aeromobile e l'area sono stati messi in sicurezza; i passeggeri sono stati fatti scendere sulla pista seguendo le normali procedure di sbarco e gestione dei passeggeri, per poi essere trasferiti sugli autobus senza ulteriori incidenti. Tutti, piloti (2), equipaggio (4) e passeggeri (162) sono rimasti illesi a seguito dell'incidente.



(2)



(2)

L'aeromobile ha subito danni significativi alle ruote e all'impianto frenante; tuttavia, il gestore aeroportuale è riuscito a rimuoverlo dalla pista e a trasferirlo in un hangar. La pista ha subito danni estesi al manto d'asfalto, che è stato tuttavia riparato con sufficiente rapidità da consentire la ripresa delle operazioni aeroportuali alle ore 17:26 dello stesso giorno.

L'Agenzia Nazionale Sicurezza volo (ANSV) aveva avviato una inchiesta le cui risultanze sono state rese note il 26 luglio scorso.

“Il grave incidente è stato causato dal bloccaggio delle ruote MLG (*Main Landing Gear*), dovuto a una sequenza errata di operazioni eseguite involontariamente dall’equipaggio di volo durante l’atterraggio, avvenuto con il sistema antislittamento disattivato.

L’attivazione ritardata dei freni aerodinamici ha causato un ritardo nel WOW (*Weight on Wheel ovvero il peso dell’aeromobile sul carrello*), con ripercussioni sulla tempestiva attivazione dei reversori di spinta; l’azionamento dei freni ha preceduto l’attivazione dei freni aerodinamici e del WOW, provocando il blocco dei freni delle ruote e il conseguente danneggiamento sia dell’aeromobile che della pista.”

Il Rapporto ha anche individuato i seguenti Fattori Contribuenti:

- la prevalenza di risposte automatiche nella memoria procedurale (programma motorio) dovuta ai numerosi atterraggi effettuati con il sistema antislittamento attivo;
- la mancanza di addestramento dell’equipaggio su simulatore FSTD (*Flight Simulator Training Device*). per l’atterraggio con il sistema antislittamento inoperativo;
- la disattivazione di entrambi i canali del sistema antislittamento, nonostante le indicazioni indicassero che solo il canale interno fosse inefficace.

Tre le raccomandazioni emesse:

- ① Destinataro Boeing: L’ANSV raccomanda che l’OSD (*Operational Suitability Data*) preveda un’adeguata formazione sui sistemi antislittamento non funzionanti, da svolgere su un FSTD idoneo, sia in fase iniziale che di aggiornamento;
- ② Destinataro Boeing: L’ANSV raccomanda di includere nell’MMEL (*Master Minimum Equipment List*) o in altre pubblicazioni, per gli atterraggi con il sistema antislittamento non funzionante, una sequenza completa delle azioni da eseguire, in cui le azioni critiche della sequenza siano adeguatamente evidenziate tramite le avvertenze “CAUTIONS”.
- ③ Destinataro Boeing: L’ANSV raccomanda di uniformare le istruzioni contenute nell’MMEL/MEL (*Minimum Equipment List*) e nell’AMM (*Aircraft Maintenance Manual*) relative alla non disattivazione dei canali antislittamento operativi, adottando il termine “must” in tutte le procedure pertinenti.

L’aeromobile incidentato era entrato in servizio il 22 marzo 2023 e, alla data dell’incidente, aveva svolto 6094 ore di volo. Il 23 Ottobre 2024 l’aereo è rientrato in servizio.

N.B. Il Rapporto dell’ANSV è pubblicato nel nostro sito sotto la voce “Other Investigation Reports”

- 1) Aeromobile Boeing 737-8200, matricola EI-IGI, numero di serie 67077.
- 2) Immagini tratte dalla pag.36 del Rapporto ANSV.

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026
✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026

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

SUICIDI AD ALTA QUOTA

Tutti sanno che i piloti di aerei commerciali si sottopongono regolarmente a stringenti visite mediche per accertarne l'idoneità alla professione. Ma allora per quale motivo, in questi ultimi anni, il tema della salute mentale dei piloti è salito così prepotentemente alla ribalta? Forse questo aspetto, questa branca della medicina non entra nei test a cui i piloti vengono sottoposti?

I controlli medici, inclusi quelli psicologici e psichiatrici, avvengono e sono svolti a cura di medici certificati, ma la verità è che mentre esistono macchine e strumenti per valutare lo stato delle coronarie, la temperatura corporea, la pressione e altri parametri del corpo umano, una macchina per monitorare se nel cervello umano si insediano pensieri suicidi ancora non è stata inventata. A questo non indifferente problema se ne aggiunge un altro: troppi coloro che sono inibiti dal manifestare eventuali fragilità emotive e psicologiche perché il sospetto che siano depressi o abbiano altri disturbi psichici potrebbe causare la sospensione della licenza di volo e condizionare la loro possibilità di lavorare. E per questo che la salute mentale di chi svolge la professione di pilota di aerei commerciali, rimane ancora oggi un tema molto "caldo".

Questo libro vi dimostrerà che l'incidente avvenuto al volo Germanwings 9525 nel marzo 2015 non è stato l'unico caso in cui un pilota ha portato un aereo e il suo carico di anime a schiantarsi al suolo. E potrete apprendere come purtroppo gli psichiatri siano anch'essi non proprio d'accordo su quale strada intraprendere per accertare in tempo la malattia e fermare il soggetto che ha deciso di terminare la sua esistenza terrena.

Si tratta del primo libro che include tutti i casi noti di incidenti aerei causati dalla depressione, primo subdolo sintomo, e da pensieri suicidi di chi è al comando di aerei di linea, ma leggerete anche circa gli sforzi che si stanno facendo per affrontare il problema con determinazione e trovare efficaci soluzioni.



€ 22,00

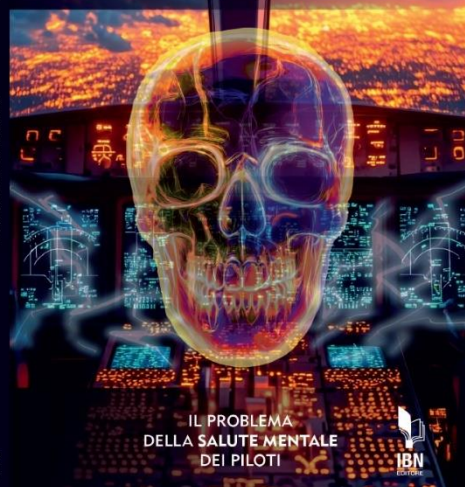


Antonio Bordini

SUICIDI AD ALTA QUOTA

ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA



IL PROBLEMA
DELLA SALUTE MENTALE
DEI PILOTI



info@ibneditore.it