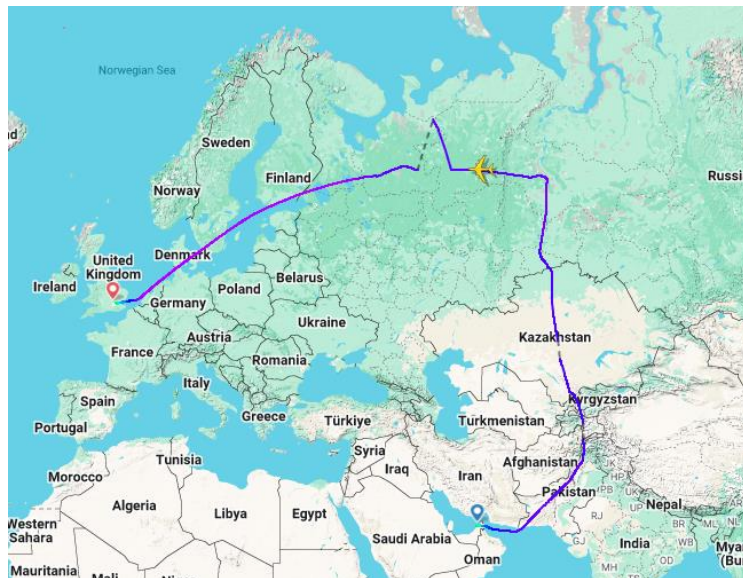


EMERGENZA MEDICA A BORDO DI UN A380

Molto spesso ci è stato chiesto come ci si comporta a bordo di un volo a lungo raggio nel caso si verifichi una emergenza medica. Quanto avvenuto il 29 luglio scorso sui cieli russi ci permette di tornare sull'argomento offrendo un concreto caso riguardante tale fattispecie.

Quel giorno il volo Emirates (EK225) era decollato dall'aeroporto internazionale di Dubai per un volo senza scalo fino all'aeroporto internazionale di San Francisco. Si trattava di un volo che sarebbe dovuto durare 16 ore operato da un Airbus 380 (l'aereo passeggeri attualmente più grande al mondo) il quale, contrariamente a quanto avviene per le compagnie europee e statunitensi, avvalendosi della sua bandiera degli Emirati Arabi Uniti si può permettere di "accorciare" la rotta di volo sorvolando il territorio russo. (1)

La rotta programmata prevedeva di raggiungere il Circolo Polare Artico, ma ben prima di arrivarvi, quando l'A380 si trovava sopra la città russa di Nyagan, i piloti hanno iniziato una virata a sinistra verso l'Europa occidentale a causa dell'emergenza medica.

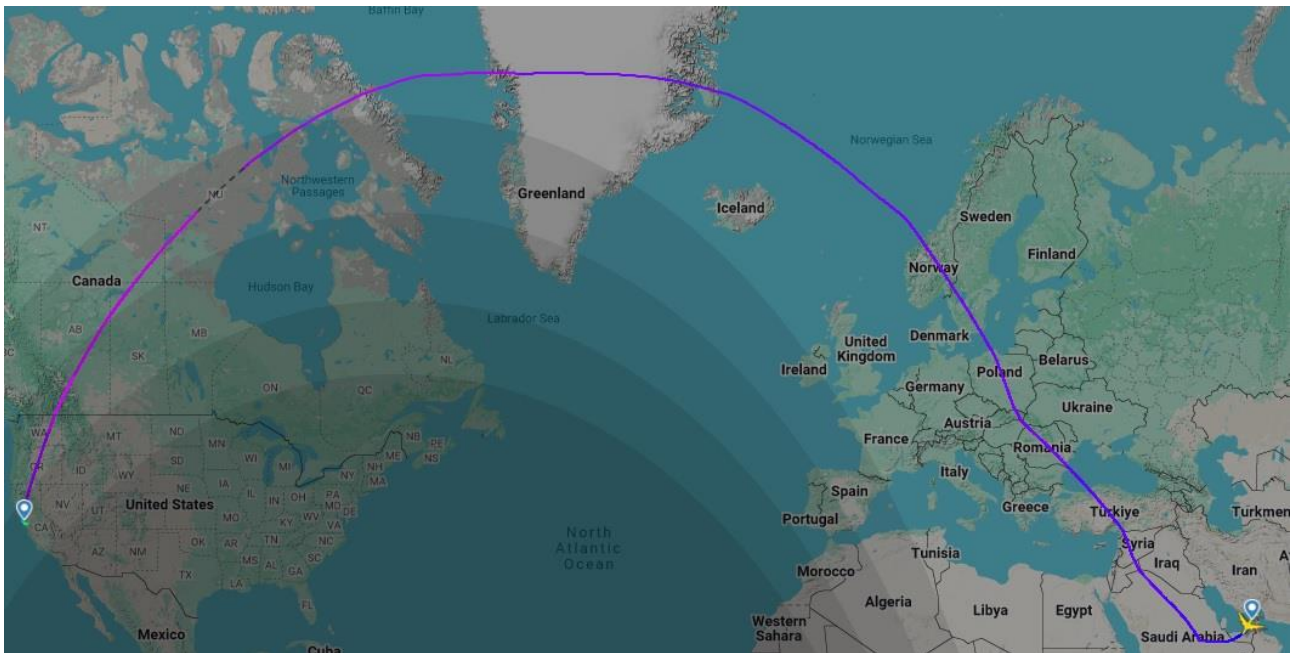


Il motivo per cui l'aereo è finito a Londra invece di atterrare altrove è probabilmente dovuto al fatto che Heathrow è una delle più grandi basi operative di Emirates, con personale di terra abile ad assistere le centinaia di passeggeri coinvolti. Ricordiamo che un A380 può trasportare circa 500 passeggeri. Data la decisione di dirottare a Londra, si può supporre che la situazione non fosse pericolosa per la vita, altrimenti l'aereo sarebbe stato probabilmente dirottato verso un aeroporto più vicino in grado di accogliere un A380.

Normalmente, un volo diretto da Dubai a Londra dura circa sette ore, quindi questi passeggeri, che dovevano raggiungere San Francisco, si sono ritrovati inaspettatamente in Europa. Emirates aveva predisposto l'equipaggio necessario per gestire l'arrivo imprevisto dell'aereo a Londra, dove i passeggeri sono stati alloggiati in hotel per la notte.

L'aereo è rimasto a Heathrow fino alle 16.46 del 30 luglio quando è ripartito questa volta giungendo a San Francisco senza sorprese alle 19.01.

Per dovere di cronaca dobbiamo far presente che non sempre il volo 225 che opera su base giornaliera, segue la rotta che sorvola la Russia. Due giorni prima nel volo effettuato sulla stessa tratta Dubai-San Francisco il volo era passato sulla Turchia e poi su Romania, Polonia, Norvegia come da sottostante mappa.



La rotta seguita dal volo EK225 il 27 luglio 2026 (2)

Dopo che l'aereo è arrivato a Londra alle 19:20 ora locale. La compagnia aerea ha rilasciato la seguente dichiarazione:

"Il volo Emirates EK225 da Dubai a San Francisco del 29 luglio è stato dirottato a Londra Heathrow a causa di un'emergenza medica a carico di un passeggero."

Per qualsiasi problema medico che non sia di lieve entità, il responsabile di cabina o l'assistente di volo incaricato effettuerà normalmente un annuncio tramite altoparlante chiedendo se a bordo è presente un medico o altro professionista sanitario qualificato (infermiere, paramedico, ecc.). In caso di risposta affermativa, il professionista sanitario verrà incaricato di valutare il paziente e di consigliare all'equipaggio la migliore linea d'azione.

In assenza di un professionista sanitario (o come protocollo alternativo), molte compagnie aeree hanno un accordo permanente con fornitori di servizi medici di emergenza come MedLink di MedAire o Stat MD. Questi fornitori di servizi possono essere utilizzati durante il volo e possono essere contattati tramite telefono satellitare, radiotelefono ad alta frequenza (HF) o tramite apparecchiature ACARS (Aircraft Communications, Addressing and Reporting System). Con uno di questi metodi, è possibile comunicare direttamente con un medico del pronto soccorso/centro traumatologico. In base alle informazioni raccolte dagli assistenti di volo, da un medico di bordo o da un'agenzia esterna, il comandante deciderà se proseguire il volo verso la destinazione prevista o dirottare verso un aeroporto più vicino. In generale, in una data situazione, le decisioni di dirottamento sono più probabili se non vi è stato alcun contatto con un servizio medico esterno. Ciò è dovuto al fatto che un assistente di volo, in quanto non professionista medico, tenderà ad adottare la linea d'azione più prudente e a sovrastimare la gravità delle condizioni del paziente. Anche in presenza di un medico qualificato a bordo, per motivi di responsabilità personale, quest'ultimo probabilmente raccomanderà il dirottamento qualora il caso appaia grave. Indipendentemente dalla decisione di proseguire o dirottare, qualora il pilota desideri la priorità del controllo del traffico aereo, potrà dichiarare eventualmente un'emergenza chiedendo priorità per l'avvicinamento e atterraggio avvenuto il quale troverà l'assistenza medica pronta a intervenire.

Il volo di cui abbiamo trattato è uno dei più lunghi della rete Emirates, con una distanza coperta di 8.103 miglia (13.040 km).

Al momento di diramare la presente Newsletter mancano informazioni sulle generalità del passeggero e sul suo stato di salute, una volta sbarcato a Londra.

- (1) L'aereo interessato all'emergenza è l'A380 immatricolato A6-EVH (c/n 257) consegnato all'Emirates nel luglio 2018
- (2) Entrambe le mappe pubblicate sono state tratte dal sito Flight Radar24.

NL 43/26 (31 Luglio 2026)

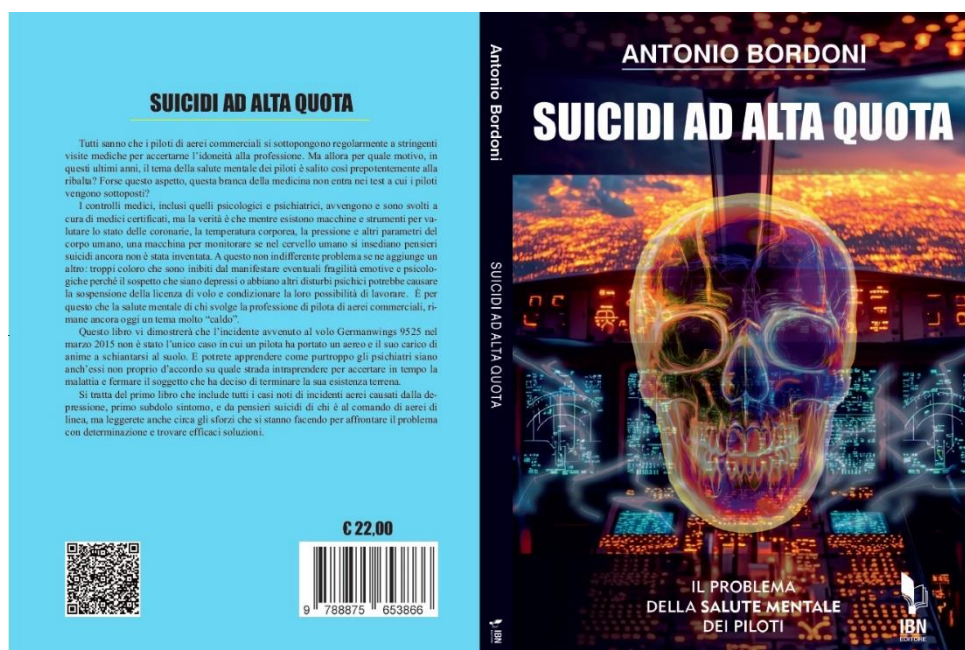
Air-accidents.com

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
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026

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



info@ibneditore.it