

AEREI SENZA PILOTA PER COMBATTERE GLI INCENDI

Notizie di vittime fra gli equipaggi di aerei ed elicotteri che quotidianamente sono chiamati a intervenire nelle torride stagioni estive sono purtroppo all'ordine del giorno. L'ultimo caso della serie è avvenuto il 2 agosto quando in Grecia due velivoli impegnati nello spegnimento dei roghi che in questi giorni stanno devastando le zone attorno ad Atene sono venuti in contatto fra loro. Nel dettaglio, i due elicotteri erano impegnati nella zona di Psatha, a ovest della Capitale: a bordo c'erano due piloti per mezzo. Per uno dei due equipaggi non c'è stato nulla da fare, l'altro elicottero è riuscito a fare un atterraggio di emergenza. Volendo ricordare incidenti fatali che ci hanno toccato più da vicino ricordiamo quanto accaduto il 27 Ottobre 2022 quando il CL-415 I-DPCN è precipitato durante una missione antincendio a Linguaglossa (Etna, Sicilia) provocando la morte di entrambi i piloti. Stessa sorte il 25 luglio 2023, questa volta un CL215, precipitato in Grecia.

Di fronte a ripetuti casi di vittime per una tale tipologia di volo, altamente rischiosa, viene accolta con favore la notizia che in Canada la società Volatus Aerospace sta supportando una nuova classe di velivoli autonomi per combattere gli incendi boschivi; la società opera in partnership strategica con lo sviluppatore spagnolo Singular Aircraft.

Il 4 agosto 2026, Volatus Aerospace ha dichiarato di voler introdurre in Canada la piattaforma aerea autonoma multiruolo **FlyOx 1 di Singular**, specializzata nel trasporto di carichi pesanti, per rafforzare la capacità di risposta del Paese agli incendi.

"Il Canada gestisce già una delle flotte antincendio aeree più rispettate al mondo", ha dichiarato Glen Lynch, CEO di Volatus Aerospace. "Il nostro obiettivo non è sostituirla, bensì rafforzarla con una nuova classe di velivoli autonomi in grado di rilevare i problemi in anticipo, intervenire più rapidamente, operare più vicino ai luoghi degli incendi e fornire ai governi nuove opzioni operative quando il tempo è un fattore cruciale.

Il FlyOx 1 di Singular è stato inizialmente concepito come velivolo autonomo antincendio, ma si è evoluto in un aereo autonomo multiruolo in grado di trasportare carichi pesanti.

Il velivolo ha un peso massimo al decollo di circa 4.000 chilogrammi e la capacità di trasportare 1.560 litri di acqua, ritardante di fiamma o altri carichi utili per la missione. Più avanti riportiamo la scheda tecnica del velivolo il quale, lo ripetiamo, ha il vantaggio di essere autonomo, ovvero di non necessitare di piloti a bordo.

"Abbiamo progettato il FlyOx 1 come un velivolo, non come un drone: una piattaforma aerea autonoma per carichi pesanti, in grado di trasportare carichi significativi su lunghe distanze, operando da terra o dall'acqua", ha dichiarato Luis Carrillo, proprietario di Singular Aircraft. "Questa combinazione crea opportunità che semplicemente non esistevano prima nell'aviazione autonoma."

Volatus Aerospace ha dichiarato di aver già avviato contatti con governi, enti regolatori e organizzazioni per la gestione degli incendi boschivi in tutto il Canada per discutere i requisiti operativi e i percorsi di certificazione. Il velivolo ha completato operazioni di volo documentate sotto la supervisione di cinque autorità aeronautiche nazionali, sia civili che militari, in quattro continenti, tra cui dimostrazioni di scarico di acqua in volo.

C'è da augurarsi che l'iter amministrativo per le certificazioni avvenga in modo celere in quanto come è sotto gli occhi di tutti la situazione si fa sempre più rovente ad ogni stagione estiva sotto ogni latitudine.

Più volte trattando l'argomento di aerei senza piloti abbiamo sempre immaginato e proposto che i primi tentativi avrebbero dovuto essere rivolti ad aerei cargo anziché aerei passeggeri. Ebbene dobbiamo

ammettere che avevamo dimenticato questo importante uso di un velivolo senza piloti: quello di adibirlo al *firefighting*. Tenendo conto di ciò che velivoli *unmanned* sono già oggi capaci di fare e di come essi vengano già oggi impiegati su vari fronti, l’iniziativa di un velivolo antiincendio senza equipaggio è altamente auspicabile. Ricordiamo che un sistema aereo senza pilota UAS è un sistema completo costituito da un velivolo senza pilota (drone), una stazione di controllo a terra e il collegamento di comunicazione tra i due che consente il funzionamento a distanza e il volo autonomo.

A parte l’uso militare, gli UAS sono utilizzati per impieghi civili che comprendono la fotografia aerea, l’agricoltura di precisione, il monitoraggio ambientale, l’ispezione delle infrastrutture, attività di polizia, la consegna di prodotti e l’intrattenimento. Ben venga quindi -speriamo presto- l’uso antincendio.



Firefighting	
Payload capacity	1500 kg
Water/retardant capacity	1,560 L (780 L per side)
Foam/Retardant compatibility	Yes
Fuel consumption	100L/h - 26.4Gal/h
Fuel capacity	275x2
Mounting time	<4h
Dispatch time	~10-15 min
Refill time (suction pump)	<2min
Fuel autonoy (with 275 L fuel + 1,560 L water)	3h
Data link range	LOS/BVLOS Operations
Launch speed	80kts
Cruise altitude	300ft
Low-altitude flights	<100ft /30m
Crew	1 pilot + 1 operator
Situational awareness	Real-time fire perimeter mapping. Integrated mission management and communication systems. Real-time obstacle detection and avoidance. Autonomous emergency response capabilities.

(1)

1) Singularaircraft.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
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026

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