

QUESTA VOLTA LA NEBBIA NON C'ERA....

...ma Linate ha colpito ancora. Nelle cronache degli incidenti aerei lo scalo di Linate viene solitamente ricordato per quanto avvenuto l'8 Ottobre 2001. Ma la dinamica degli eventi occorsi in quel triste giorno altro non è che la replica di ciò che si era verificato ben 21 anni prima. Ed è proprio per questo motivo che la tragedia del MD87 della SAS assume contorni ancor più gravi, perché nella vita -ma in particolare nel mondo dell'aviazione- gli incidenti che non sfociano in tragedie debbono servire da lezioni per evitare che qualcosa di simile possa accadere in futuro ad altri soggetti. Ogni *incident* deve essere studiato per far sì che altri non lo ripetano provocando un *accident*; a questo servono i rapporti investigativi.

Per far capire le similitudini che hanno accompagnato i due eventi ricordiamo brevemente la dinamica di quanto avvenuto nel 2001, quando un Cessna CJ2 lasciata l'area dell'aviazione generale si sarebbe dovuto immettere sulla pista in uso (la 36R) imboccando il raccordo **nord** R5, e invece girò a **sud** sulla bretella R6.

R5...R6 detto così si potrebbe pensare ad una svista, ad un "salto" di una bretella (un qualcosa del genere si era verificato già nel disastro di Tenerife quando il Jumbo della Pan Am saltò il raccordo C3 e prese il successivo C4) ma imboccare un raccordo a destra invece che a sinistra, puntando a Sud invece che a Nord non sembra proprio potersi definire una semplice "svista".

Quell'8 ottobre 2001 su Linate gravava la nebbia, come gravava la nebbia anche il 10 dicembre 1980, come gravava la nebbia anche a Tenerife il 24 marzo 1977. Insistiamo sul fattore nebbia perché ogni pilota in presenza della brutta bestia rappresentata dalla nebbia dovrebbe essere ancor più prudente e attento del solito. E invece malgrado il precedente del 10 dicembre 1980, 21 anni dopo il copione venne replicato.

Ebbene a quanto accadde il 10 dicembre 1980 i quotidiani nazionali dedicarono appena poche righe nelle pagine interne. Quella che vi mostriamo è la notizia come apparve su "La Stampa" a pag.11.



Era un pomeriggio buio di dicembre con una visibilità ridotta a causa della nebbia, mentre un Mitsubishi Mu-2B-26A (I-NARI) si preparava alla partenza. Il pilota avviava i motori all'area di aviazione generale nord-ovest e rullava verso sud lungo la rullaggio R6. Era sulla frequenza di terra (121.8). Contemporaneamente un Alitalia DC-9 stava rullando verso sud lungo la pista rullaggio parallela alla pista 36R, sulla frequenza di Torre. Mentre il DC-9 stava rullando sulla pista, il Mu-2 fu autorizzato dal controllore a terra a attraversare la pista

36R e a prendere l'uscita R2. Il pilota del Mu-2 mancò l'uscita R2 e rullò invece in direzione sud lungo la pista fino all'uscita R3. L'equipaggio Alitalia dopo un rollio a terra di 450 metri, a circa 80 nodi, intravidero l'Mu-2 e il capitano virò immediatamente a destra, applicando il freno e invertendo i motori. Il DC-9 colpì il Mu-2 a una velocità di 20 nodi e si fermò dopo 60 metri dal punto d'impatto. L'ala sinistra e il bordo d'attacco del DC-9 furono danneggiati nell'impatto, ma non vi furono feriti né sul DC9 sull'aereo executive.

Abbiamo ricordato questi due incidenti ed ora passiamo a quanto accaduto sempre a Linate in data 10 agosto 2026 allorché un a Hawker Beechcraft 400 immatricolato I-AERB appartenente alla società SLAM Lavori Aerei si è schiantato contro un jet privato che stava rullando sulla pista con l'autista dell'auto che incredibilmente alla luce del giorno non è riuscito a vedere che alla sua destra gli stava venendo incontro il Beechcraft.

Il tutto è stato ripreso in video compreso il momento in cui il veicolo tipo Panda che ha attraversato la pista ha colpito la parte anteriore del jet. Soltanto all'ultimo momento il conducente del Panda scorge l'Hawker Beechcraft e tenta disperatamente di sterzare a sinistra per evitare la traiettoria dell'aereo.

Sospensione temporanea delle operazioni, con arrivi dirottati a Bergamo e Malpensa e operazioni riprese dopo meno di un'ora; nessuna vittima, danni sostanziali alla punta del Beechcraft ma questa volta di certo non si può dare la colpa né alla nebbia, né alla segnaletica di superficie che nei due incidenti precedenti era decisamente in stato non ottimale.



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
✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026

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

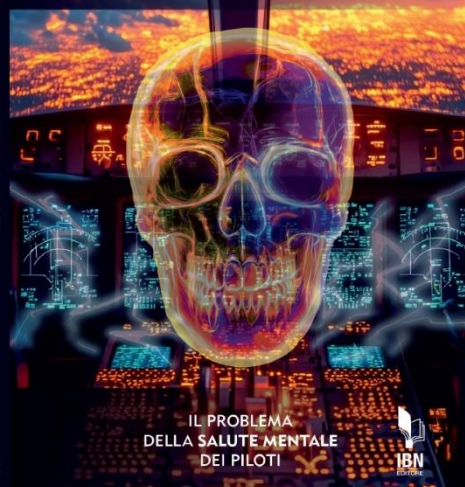


Antonio Bordini

SUICIDI AD ALTA QUOTA

ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA



IL PROBLEMA
DELLA SALUTE MENTALE
DEI PILOTI



info@ibneditore.it