Air-Accidents.com

I CONTROLLORI USA COLPISCONO ANCORA

Prime ore del mattino del 15 settembre 2026. Un Airbus 350 della Turkish Airlines è pronto per il decollo dal Newark verso Istanbul per un volo diretto senza scalo. Le frasi scambiate sono sintetiche e comprensibili preferiamo quindi esporvele nella lingua inglese, ovvero come sono state pronunciate. Iniziamo con l'autorizzazione al rullaggio:

Turkish pilot: *"Control, good evening, Turkish 4YT heavy, ready to taxi."*
Newark ATC: *"Turkish 4YT, Newark, expect runway 4L for departure, taxi via B."*
Turkish pilot: *"Expecting runway for departure 4L via taxiway B, Turkish 4YT."*

Poi l'aereo ha iniziato a rullare verso la pista, e la comunicazione è continuata come segue:

Newark ATC: *"Turkish 4YT heavy, you'll be next for departure, advise when you're ready, please."*
Turkish pilot: *"We'll advise when ready, Turkish 4YT."*
Turkish pilot: *"Tower, Turkish 4YT, ready for departure."*
Newark ATC: *"Roger, thank you."*

A quel punto c'è stato un intervallo di circa 50 secondi. Vale la pena capire che l'aereo era appena prima della taxiway che porta alla pista, quindi non era ancora al punto di sosta a testata pista. Inoltre, da quel che è dato sapere, non era affatto un momento molto trafficato. Tuttavia, il controllore voleva sapere perché l'aereo non stava andando fino al punto di sosta sulla pista:

Newark ATC: *"Turkish 4YT heavy, are you able to continue for the runway?"*
Turkish pilot: *"Affirmative."*
Newark ATC: *"Okay, continue for the runway."*
Turkish pilot: *"Continue for runway, Turkish 4YT."*

L'A350 procede verso la testata pista si allinea sulla stessa e attende:

Newark ATC: *"Turkish 4YT heavy."*
Turkish pilot: "*We need 30 seconds, Turkish 4YT."*
Newark ATC: *"Uh, yes, you're, you know that you're on runway 4L, correct?"*
Turkish pilot: *"Affirmative, there's a slight technical difficulty, just five seconds."*
Newark ATC: *"Okay, I'm gonna have to give you a phone number here because you were not cleared onto runway 4L."*

All'equipaggio è stato in pratica ordinato di sgombrare la pista, gli è stato fornito un numero telefonico da chiamare per l'accertamento della deviazione in quanto "*you were not cleared onto runway 4L."*

Comunque l'equipaggio della Turkish che parlava fra l'altro un ottimo inglese è stato invitato a lasciare la pista perché era in arrivo un altro volo, è stato poi fatto riallineare ed è decollato dopo pochi minuti da questo spiacevole incidente.

C'è un punto di contesa nell'avvenuta interazione che mostra chiaramente perché l'equipaggio era confuso. La scelta di parole del controllore per invitare i piloti a muoversi fino alla linea di arresto ha fatto sembrare che dovessero allinearsi sulla pista. Il controllore ha infatti affermato:

"*continue for the runway*"

Invece di dire

"*continue your taxi*" oppure "c*ontinue your taxi, hold short of runway 4L.*"

Apparentemente questa istruzione è stata interpretato dall'equipaggio turco come il via libera per posizionarsi e avviare il decollo. D'altra parte in aviazione nelle comunicazioni, è necessario essere assolutamente chiari su qualsiasi istruzione del controllo del traffico aereo prima di compiere azioni critiche, come posizionarsi sulla pista attiva.

Sfortunatamente per i piloti del volo TK30 diretto a Istanbul, l'errore che hanno commesso è stato abbastanza grave da meritare un avvertimento ufficiale. La torre ha detto ai piloti di annotare un numero di telefono dopo che erano fuori dalla pista attiva. Procedura prevede che una volta atterrati in sicurezza e completato il volo, chiameranno per parlare con il supervisore della struttura ATC o con il responsabile delle operazioni al Newark.

La conversazione può riguardare una semplice revisione e discussione professionale dell'evento, oppure può sfociare in un'azione da parte della FAA. Se la gravità della violazione è così alta che l'ATC decide di segnalarla alla FAA, allora verrà in ogni caso condotta un'indagine ufficiale sull'incidente.

Questo potrebbe significare multe o addirittura (nel peggior scenario possibile) alla sospensione della licenza. I piloti hanno la possibilità di proteggere la loro certificazione presentando un rapporto alla NASA tramite l'Aviation Safety Reporting System (ASRS) entro 10 giorni dall'evento. Se i piloti non hanno commesso un errore completamente accidentale, criminale o dovuto a incompetenza, La cosa si dovrebbe risolvere senza conseguenze punitive della FAA.

L'incidente, fatto assolutamente non nuovo nello scenario Usa, porta alla ribalta il problema della lingua inglese usata per le comunicazioni aeronautiche.

A nostro modesto parere quanto accaduto è per buona parte ascrivibile all'ATC. La ambigua frase pronunciata "continue for the runway" indirizzata a un non nativo inglese potrebbe facilmente essere interpretata come un permesso per immettersi sulla pista di decollo: la frase è di libera interpretazione.

L'equipaggio Turkish è stato oggetto di un ennesimo caso di cattiva comunicazione, della mancanza di un linguaggio chiaro e conciso usato per fornire indicazioni agli aerei. I colloquialismi locali e linguaggi regionali non devono trovar posto nel mondo dell'ATC. Se continuiamo così l'incidente è dietro l'angolo.

In fin dei conti, non si tratta di quale parte abbia ragione o torto, si tratta di creare un sistema che riduca al minimo le possibilità di incomprensioni. Invece di dire "prosegui per la pista", il controllore avrebbe dovuto dire "prosegui con il rullaggio" o "prosegui con il rullaggio, fermati prima della pista 4L."

Quanto accaduto al Newark non è stato affatto un incidente isolato. Il 13 settembre, quindi pochi giorni prima, i nervi sono saltati all'aeroporto internazionale Hartsfield-Jackson di Atlanta anche fra due soggetti a stelle e strisce. Un pilota della American Airlines e un controllore del traffico aereo che sono venuti (metaforicamente) "alle mani" sulla frequenza riguardo la separazione dei decolli. Il volo della American Airlines per l'aeroporto internazionale di Philadelphia, operato da un Airbus A319-100, doveva partire dopo un Boeing 757, ma i piloti della American Airlines hanno chiesto più tempo sulla pista prima di iniziare la loro corsa di decollo. Al che ne è seguito un acceso scambio di "battute" che potrete trovare sul sito che vi diamo a fondo articolo e di cui vi forniamo il titolo. (1)

Insomma tutto mostra che negli aeroporti Usa si corre troppo non solo in senso temporale, ma anche come velocità di speech. All'inizio di quest'anno, un Boeing 777 della Qatar Airways Cargo ha avuto un episodio molto simile a Houston dove l'aereo è anche uscito sulla pista senza permesso, a causa di confusione legata alla lingua. Davvero di fronte a tanti casi che continuano a ripetersi, non si riesce a capire perché gli Stati Uniti non possano concentrarsi di più sull'addestramento dei controllori sull'uso di un linguaggio standard, magari quello previsto dall'ICAO, invece di andare a ruota libera.

(1) https://simpleflying.com/american-airlines-pilot-atc-argument-atlanta/

NL 58/26 *(22 Settembre 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
✓	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
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026
✓	NL 51/26	Primo rapporto sul finestrino rotto di Malta Air	18/08/2026
✓	NL 52/26	Non solo in sala operatoria…	19/08/2026
✓	NL 53/26	Suicidarsi in aeroporto	22/08/2026
✓	NL 54/26	Un miracolo rivisitato e corretto	31/08/2026
✓	NL 55/26	Passeggeri attenzione alla discesa dall'aereo	05/09/2026
✓	NL 56/26	Le "solite" batterie al litio	13/09/2026
✓	NL 57/26	L'incredibile complotto Bojinka	17/09/2026

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. È 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.

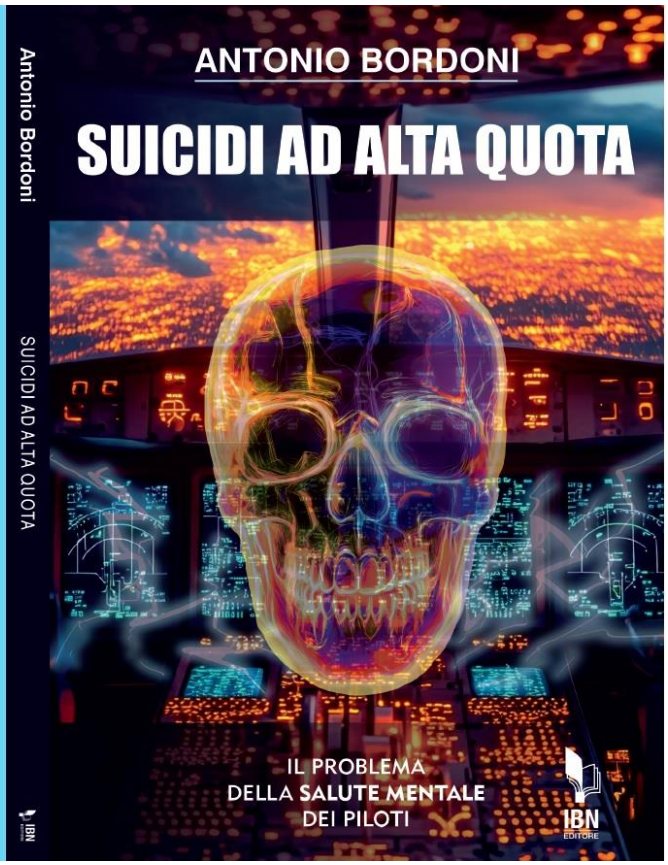
€ 22,00

9 788875 653866

Antonio Bordoni

SUICIDI AD ALTA QUOTA

IBN EDITORE



info@ibneditore.it