

IL NUMERO TELEFONICO DA CHIAMARE PER LE “PILOTS DEVIATIONS”

Nella nostra ultima Newsletter ⁽¹⁾ nella quale è stato trattato un malinteso occorso all’aeroporto di Houston fra un equipaggio di un volo Turkish Airlines e l’ATC, abbiamo anche detto che al pilota del volo in questione è stato fornito un numero telefonico da chiamare in quanto l’aereo era stato oggetto di una “pilot deviation”. Sull’argomento siamo stati contattati da alcuni lettori i quali ci hanno chiesto maggiori ragguagli su questa procedura.

Innanzitutto precisiamo che la frase in questione è standardizzata nei manuali FAA ed è per l’esattezza la seguente:

“Possible pilot deviation. Advise you contact [facility] at [phone number].”

Siamo in presenza di una procedura USA denominata “Brasher Warning” perché prende il nome dal capitano Jack Brasher, un ex pilota della compagnia Republic Airlines che durante un volo tra Chicago e Minneapolis-St. Paul nel 1985 si discostò dall’altitudine assegnata. Secondo la FAA, la deviazione era di circa 700 piedi. L’equipaggio però non venne informato della deviazione né durante il volo né dopo l’atterraggio. Ma alcuni mesi dopo, a Brasher giunse una notifica della FAA la quale lo avvertiva di una indagine aperta sul presunto incidente. Dato che erano passati diversi mesi e diverse centinaia di ore di volo, né Brasher né il suo primo ufficiale ricordavano chiaramente l’accaduto e non poterono fornire le corrette indicazioni sull’accaduto. Fu proprio così che per evitare di far trascorrere troppo tempo fra la presunta infrazione e l’avviso di notifica venne adottata la procedura di notifica immediata con la frase “possibile deviazione del pilota” la quale rimane tutt’ora in vigore. Secondo la FAA, il *Brasher warning* non ha lo scopo di essere punitivo, ma piuttosto l’obiettivo è raccogliere informazioni in modo immediato onde trarre lezioni dai presunti errori fatti per migliorare la sicurezza.

Pertanto quando questo messaggio viaggia nell’etere nella banda VHF non deve venir inteso come la fine del mondo o la minaccia di una imminente sanzione, vediamo invece in pratica cosa accade quando ciò avviene sul ruolo dell’ATC, sulle azioni che la FAA può intraprendere e su ciò che è consigliabile per l’equipaggio interessato.

Chi riceve un Brasher Warning deve considerare con calma tutti gli eventi del suo volo e se necessario prendere nota degli stessi, dalla messa in moto del velivolo fino al momento della chiamata. Il controllore che annuncia il Brasher non sarà la stessa persona con cui si parlerà quando avverrà il colloquio con la FAA. Quest’ultima poi solitamente effettua una revisione preliminare dell’evento per determinare se è necessario convalidare il Brasher.

Fondamentalmente, il BW serve a evitare che i piloti vengano colti di sorpresa dalla FAA con un’indagine inaspettata dando ai piloti la possibilità di riflettere sulle proprie azioni durante il volo, preparare la loro versione dei fatti e spiegare correttamente la propria prospettiva e i possibili motivi della deviazione. Siamo in pieno campo della cosiddetta “Safety Culture” : la FAA riconosce che gli errori possono capitare ed è più importante capire perché gli errori avvengono piuttosto che punire le persone per averli fatti.

Quando un pilota riceve un BW ha un numero di telefono da chiamare e un nodo nello stomaco. La prima azione da fare è di assicurare di avere una buona comprensione di ciò che potrebbe essere successo o meno, ma va tenuto presente che la conversazione non dovrebbe essere un luogo per dibattere o discutere. La FAA solitamente parla dell’evento in modo semplice e fattuale. Su una tale impostazione, la FAA ha

diffuso delle linee guida ai responsabili delle strutture ATC per discutere l'evento in maniera non accusatoria. In un Bollettino sulle Procedure del Traffico Aereo pubblicato a marzo 2021, viene precisato quanto segue:

"Issuing the Brasher Notification, for even apparently minor or "no harm-no foul" occurrences, enables Flight Standards to establish a productive conversation with the airman regarding a situation that may have posed a risk to the NAS. When engaging an airman that is calling the facility pursuant to a Brasher Notification, remain neutral and stick to the facts. Do not provide your personal opinion, and do not minimize the situation or suggest or comment on the potential outcome of a Flight Standards investigation. This detached and professional approach is the best way we can support Flight Standards in conducting an investigation that leads to a positive, safety-enhancing conclusion."

[“Emettere la Notifica Brasher, anche per eventi apparentemente minori o del tipo “nessun danno, nessun problema”, permette di avviare una conversazione produttiva con il pilota riguardo a una situazione che potrebbe aver rappresentato un rischio per il NAS (National Airspace System). Quando si parla con un pilota che contatta la struttura in seguito a una Notifica Brasher, mantieni la neutralità e attieniti ai fatti. Non fornire la tua opinione personale e non minimizzare la situazione, né suggerire o commentare il possibile esito di un'indagine degli standard di volo. Questo approccio distaccato e professionale è il modo migliore in cui possiamo supportare gli standard di volo nel condurre un'indagine che porti a una conclusione positiva e che migliori la sicurezza.”]

Se per ipotesi il pilota è consapevole di aver commesso una infrazione è assolutamente necessario essere trasparente: tenere presente che la FAA dispone già una grande quantità di informazioni sull'evento. I plot radar sono registrati, le frequenze radio sono registrate, i piani di volo sono registrati, le informazioni ADS-B sono accessibili, ecc. Cercare di manipolare qualsiasi cosa riguardo a ciò che è successo è un modo certo per rimanere intrappolati in una rete di bugie.

Ricordare in ogni caso che si sta parlando (lo dice la stessa formula) di una “... **possibile** deviazione del pilota” e come tale l'infrazione è tutta da dimostrare ma soprattutto da chiarire, perché ci possono essere validi motivi per giustificarla.

A tal proposito oltre a quanto accaduto a Houston il 15 settembre scorso, oggetto della nostra ultima newsletter, vogliamo narrarvi quanto è avvenuto appena due giorni prima, il 13 settembre, ad Atlanta.

Un pilota di American Airlines (volo 1428) ha chiesto al controllore più tempo prima di decollare dietro a un Boeing 757. Pochi minuti dopo una discussione sulla turbolenza di scia, il controllore ha avvertito di una “possibile deviazione del pilota” e ha dato all'equipaggio un numero di telefono da chiamare. E' nostra personale opinione che non era affatto il caso di parlare di BW. L'equipaggio aveva tutto il diritto di rifiutare un decollo con cui non si sentiva in sicurezza. Il 757 si è guadagnato una sua particolare reputazione sulla *wake turbulence* che è capace di creare grazie alla combinazione del suo peso, delle ali relativamente strette e delle caratteristiche di alto sollevamento, che possono produrre vortici sorprendentemente forti per un aereo delle sue dimensioni. Tornando al volo 1428 da Atlanta a Philadelphia, l'aereo era allineato sulla pista 27 Destra, aspettando il permesso di decollare. Quando è arrivato il permesso, da bordo hanno chiesto di aspettare ancora un po' affinché la scia del 757 in partenza si dissipasse. A questo punto all'Airbus è stato chiesto di uscire dalla pista e in contemporanea veniva detto: *"next time you need more than standard separation, you need to notify us prior to taking the runway."* Da bordo la risposta non si è fatta attendere: *"We do not carry your separation manuals in our flight deck. You cleared us for takeoff behind a 757 with winds calm. (...) I don't think that's a proper separation for wake turbulence."*

Questa la esatta sequenza della conversazione:

American: *"Yeah, just for your information, we do not carry your separation manuals in our flight deck. So you cleared us for takeoff behind a 757 with winds calm... I don't think that's a proper separation for wake turbulence."*

Tower: *"There is no wake turbulence separation, man."*

American: "Okay, let us fly the airplane. You guys can, uh, do your job."

Tower: "American 1428, possible pilot deviation. Advise ready to copy phone number."

Ebbene sì, questa è l'aria davvero "turbolenta" che si respira negli affollatissimi cieli degli Usa. Per la cronaca, e colmo dell'ironia, l'Airbus di American è giunto a Filadelfia con 14 minuti di anticipo.

Tornando alla fatidica telefonata di cui abbiamo trattato, immaginiamo che fra i lettori sorga una spontanea domanda: ma questa procedura è in vigore solo negli USA o anche in altri Paesi?

Ebbene il concetto di una telefonata dopo un'infrazione dello spazio aereo non è esclusivo degli Stati Uniti, quello che è esclusivo è la fraseologia specifica, il quadro legale rigoroso e il soprannome ("Brasher Notification"): questi sono elementi unici degli Stati Uniti, tanto che se da parte ATC non usano esattamente la frase prevista, qualsiasi dichiarazione fatta alla radio potrebbe non essere usata (in caso ve ne fosse bisogno) contro i piloti in tribunale.

- In Europa, secondo le normative EASA, non esiste un "Brasher warning" standardizzato.

In Europa si fa molto affidamento sul tracciamento automatico. Se ad esempio si entra in uno spazio aereo vietato, il sistema lo segnala, e un rapporto formale viene automaticamente inviato all'autorità nazionale dell'aviazione (come la CAA nel Regno Unito, l'ENAC in Italia o la DGAC in Francia) senza bisogno di un'intervista telefonica immediata. E' comunque possibile che in una tale ipotesi i controllori informano immediatamente via radio che si è verificata l'infrazione (ad esempio, "Confermate di essere consapevole di essere entrato nell'Area Riservata DXY?"). Può inoltre accadere che i controllori ATC possono comunque fornire un numero di telefono da chiamare dopo l'atterraggio, ma non si tratta di un richiamo quanto piuttosto di un coordinamento immediato sulla sicurezza o per venir informati su un certo evento: c'è insomma meno formalità.

- Canada. Il Canada opera in modo molto simile agli Stati Uniti. I controllori avvisano di una possibile deviazione del pilota e forniranno un numero di telefono del Centro di Controllo Regionale dell'Area (ACC) o del responsabile del turno della torre per raccogliere informazioni prima di compilare un Rapporto di Sanzione Aeronautica.

In chiusura di questo nostro intervento un ulteriore dubbio potrebbe assalire il lettore:

ma in conclusione chi ha l'autorità maggiore, il pilota al comando o il controllore del traffico aereo?

La domanda non è affatto fuori luogo. Ma forse è sbagliato porla come una questione di bianco o nero su chi abbia maggiore autorità. Un pilota in comando (PIC) ha l'autorità ultima per le operazioni del suo aereo; un controllore del traffico aereo è l'autorità per il controllo dei voli, le separazioni e il corretto svolgimento del traffico nello spazio aereo di sua competenza.

Questo aspetto negli Usa è tutto molto chiaro e codificato. Ecco quanto prevede la sezione 14 CFR 91.3 circa la responsabilità e authority del pilota in comando:

(a) The pilot in command of an aircraft is directly responsible for, and is the final authority as to, the operation of that aircraft.

(b) In an in-flight emergency requiring immediate action, the pilot in command may deviate from any rule of this part to the extent required to meet that emergency.

A sua volta invece la base per l'autorità dell'ATC è riportata nella sezione 14 CFR 91.123

(a) When an ATC clearance has been obtained, no pilot in command may deviate from that clearance unless an amended clearance is obtained, an emergency exists, or the deviation is in response to a traffic alert and

collision avoidance system resolution advisory. However, except in Class A airspace, a pilot may cancel an IFR flight plan if the operation is being conducted in VFR weather conditions. When a pilot is uncertain of an ATC clearance, that pilot shall immediately request clarification from ATC.

(b) Except in an emergency, no person may operate an aircraft contrary to an ATC instruction in an area in which air traffic control is exercised.

Come si può evincere dal testo per deviare da una istruzione ricevuta dall'ATC bisogna trovarsi in particolari e ben precise fattispecie quali ad esempio una emergenza o un advisory del TCAS. Ma si rimane nel limbo dell'incertezza di fronte a casi -che non sono affatto rari- come quello di American Airlines occorso a Atlanta o della Turkish Airlines a Houston (2)

Forse però ogni situazione potrebbe trovare una sua giusta soluzione se le operazioni negli USA avvenissero con meno fretta, meno rush-rush. Ma questo potrebbe avvenire solo contingentando il traffico negli aeroporti, un qualcosa che in quel Paese ove vige la regola del *business must go on* è impensabile.

- (1) [nl-58-2026.pdf](#) ; "I controllori USA colpiscono ancora" del 22 settembre 2026
- (2) Si tratta del caso riportato nella newsletter di cui al punto 1)

NL 59/26 (24 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
✓	NL 58/26	I controllori USA colpiscono ancora	22/09/2026

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



Antonio Bordonì

SUICIDI AD ALTA QUOTA

IBN

ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA



IL PROBLEMA
DELLA SALUTE MENTALE
DEI PILOTI

IBN
EDITORE

info@ibneditore.it