

LINATE 10 DICEMBRE 1980

Eravamo nell'anno dell'incidente di Ustica e proprio in quel mese di dicembre erano in atto accese e inopportune discussioni parlamentari sulla decisione se chiudere o meno la compagnia Itavia. Usiamo l'aggettivo *inoportune* in quanto prima di decidere se far chiudere una compagnia bisognerebbe almeno attendere cosa l'inchiesta -che era ancora in corso- avrebbe stabilito circa le cause della sciagura. Ma come ben sappiamo così non fu e, sotto l'impeto di una campagna denigratoria senza precedenti, la compagnia sospese le operazioni e gli oltre 1000 dipendenti persero il posto.

Ebbene poiché in questi giorni è ricorso il 25esimo anniversario della sciagura di Linate avvenuta l'8 ottobre 2001, vogliamo ricordare cos'era avvenuto su quello scalo vent'anni prima, il 10 dicembre 1980. Quel giorno a Linate si consumava un incidente che se ben studiato e compreso avrebbe potuto servire di lezione ed evitare la morte di 118 persone, tante sono state le vittime che l'8 ottobre 2001 perderanno la vita a Linate nella sciagura che vide coinvolto un MD87 della SAS diretto a Copenhagen.

Quell'incidente del 1980 passò decisamente sottotono con modesti servizi nelle pagine interne dei quotidiani: dopotutto non si era registrata alcuna vittima. Ma per chi doveva assicurare la sicurezza del volo e la corretta gestione di uno scalo frequentemente visitato dalla nebbia, questi incidenti dovrebbero fungere da campanelli d'allarme per prevenire possibili ulteriori tragedie simili.

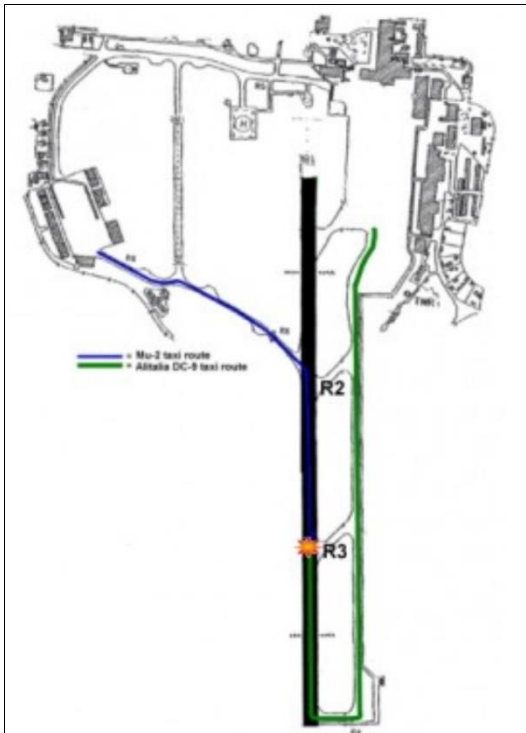


"La Stampa" Pag. 11 dell'11 Dicembre 1980

Premettendo che in entrambi i casi la nebbia gravava sullo scalo di Linate, per i più giovani, di recente arrivati sul Pianeta Terra, ricordiamo cosa è avvenuto in queste due date del 10 dicembre 1980 e dell'8 ottobre 2001.

10 Dicembre 1980. Visibilità ridotta causa nebbia, un Mitsubishi Mu-2B (1) si prepara alla partenza; il pilota avvia i motori nell'area di aviazione generale nord-ovest e rulla verso sud lungo la bretella di rullaggio R6. Non era in contatto con la Torre bensì in frequenza con il controllo Ground. Contemporaneamente un DC-9 Alitalia (2) stava rullando verso sud lungo la pista rullaggio parallela alla pista 36R per raggiungere la posizione di attesa al decollo. I piloti del DC-9 furono autorizzati a mettersi in fila e a contattare la Torre per

l'autorizzazione al decollo che venne data poco dopo. Mentre il DC-9 stava rullando sulla pista, il Mitsubishi veniva autorizzato dal controllo di terra ad attestarsi sulla bretella R2. Ma il pilota dell'executive mancava l'uscita R2 e procedeva invece in direzione sud lungo la pista fino all'altezza della bretella R3. Vedendo il DC-9 in testata pista in posizione di decollo, il pilota del Mu-2 accese le luci stroboscopiche.. Il controllore di terra, un allievo, pensò di aver visto il Mu-2 fermo sulla taxiway e diede il via libera al controllore della torre, che autorizzò il volo Alitalia al decollo. Forse a causa dell'effetto accecante delle luci di pista l'equipaggio Alitalia riuscì a vedere l'executive solo quando la distanza fra i due si ridusse a meno di un chilometro. Dopo un rincorsa a terra di 450 metri, a circa 80 nodi di velocità, avvistarono l'aereo e il capitano virò immediatamente a destra, applicando il freno pieno e invertendo i motori. Il DC-9 tuttavia colpì il Mu-2 a una velocità di 20 nodi e si fermò dopo 60 metri dal punto d'impatto. Nell'impatto l'ala sinistra e il bordo d'attacco del DC-9 furono danneggiati, altrettanto avvenne per l'elica destra e il motore dell'ala destra del Mu-2. L'ala destra del Mu-2 era visibilmente contorta e l'aereo fu considerato danneggiato e venne radiato dal servizio. Malgrado il carburante versato sulla pista non ci fu alcun incendio. Il DC9 Alitalia dopo le necessarie riparazioni poté tornare in servizio.



Linea verde: DC9 Alitalia; Linea blu executive: Punto di impatto altezza bretella R3

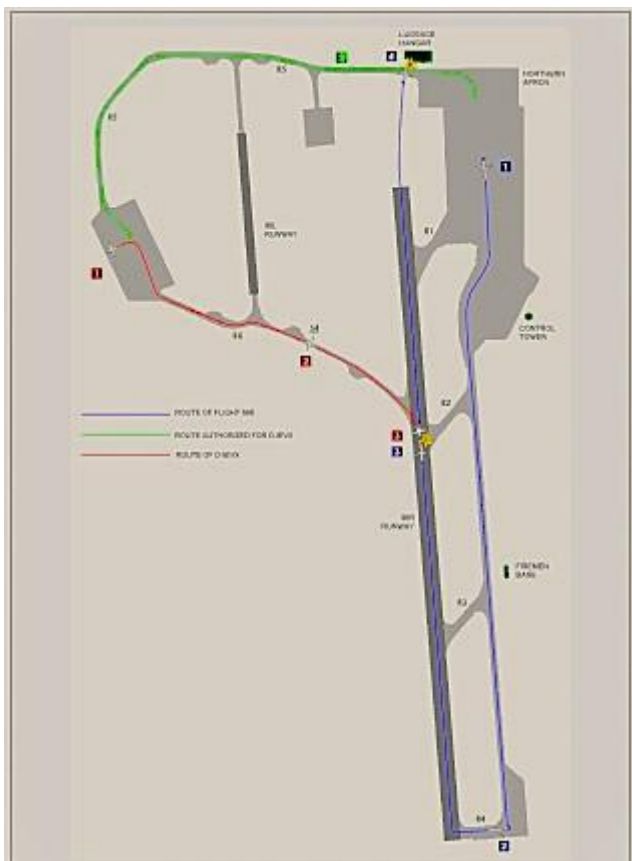
Portiamoci ora venti anni avanti **all'anno 2001, otto ottobre**. Anche in questo caso abbiamo un executive jet (questa volta di nazionalità tedesca) un Cessna Citation che sarebbe dovuto decollare dopo l'MD87 della compagnia SAS. (3) Ma il Cessna invece del Raccordo R5 imbocca il Raccordo R6. Anche se è stato detto di tutto e di più sullo stato pietoso in cui versava la segnaletica aeroportuale di Linate in quel giorno, non si può ignorare il particolare che le due bretelle non erano in sequenza bensì prendendo il Raccordo R5 (quello su cui era stato autorizzato il Cessna) avrebbe significato per l'aereo girare a sinistra e prendere prua Nord Nord, mentre imboccare l'R6 significava girare a destra e assumere prua sud. Una svista che si sarebbe notata anche semplicemente controllando bussole e orientamento del velivolo.

Ebbene anche in questo caso mentre l'MD-87 stava accelerando lungo la pista, il Cessna attraversò il segnale di attesa della pista ed entrò nella pista attiva 18L/36R.

Alle 08:10: 21 ora locale Il carrello anteriore dell'MD-87 si era già sollevato da terra e i carrelli principali stavano estendendo gli ammortizzatori, ma le ruote principali erano ancora a terra a una velocità di 146 nodi (270 km/h).

In quel momento, l'equipaggio dell'MD-87 scorse il Cessna attraverso la nebbia e reagì con un'ulteriore e decisa inclinazione del timone di profondità. Purtroppo non fu sufficiente; in quel preciso istante, l'MD-87 entrò in collisione con il CitationJet. L'ala destra dell'MD-87 subì danni al bordo d'attacco e la gamba del carrello principale destro si staccò. Danneggiò il flap destro e colpì il motore numero 2, che si staccò dal pilone. Il pilota dell'MD-87 aumentò gradualmente la potenza dei motori e l'aereo rimase in volo per un totale di 12 secondi, raggiungendo un'altezza stimata di circa 11 metri. Il motore sinistro subì una notevole riduzione di spinta a causa dell'ingestione di detriti, che divenne però insufficiente a sostenere il volo. Una tragedia: tutti i 110 a bordo dell'MD87 scandinavo perirono e con essi i 4 a bordo del Cessna e 4 dipendenti aeroportuali che prestavano servizio nell'edificio in cui andò a impattare l'MD87.

Se ora si osserva la sottostante immagine e la si mette a raffronto con la precedente si vedrà che l'unica differenza consiste nel punto di impatto.



Linea blu: MD87 SAS, linea rossa percorso del Citationjet: punto di impatto altezza bretella R2

Il 14 giugno 2002, quando ancora non era stato reso pubblico il Rapporto Ufficiale, lo scalo di Linate è stato oggetto di un Audit Report richiesto dalla Aviation Safety Authority svedese. Nella sua conclusione i funzionari svedesi annotarono quanto segue:

“Compared to international standards and even for domestic standards Milano-Linate Airport has to decide whether it should or should not be kept as an international aerodrome, General Aviation included, if corrective action is not taken in respect of the deficiencies based on the fact of the number and severity of the non-compliances. The international aviation community expects the deficiencies to be corrected as laid down in ICAO Annex 14.” (4)

[“Rispetto agli standard internazionali e anche a quelli nazionali, l'aeroporto di Milano-Linate deve decidere se dovrebbe o no essere mantenuto come aerodromo internazionale, inclusa l'Aviazione Generale, se non vengono prese azioni correttive riguardo alle carenze, considerando il numero e la gravità delle non conformità. La comunità internazionale dell'aviazione si aspetta che le carenze vengano corrette come stabilito nell'Allegato 14 ICAO.”]

Gli investigatori svedesi non lo citarono, ma tenuto conto delle similarità con quanto avvenuto il 10 dicembre 1980, il commento sullo stato in cui versava Linate vent'anni dopo quel primo scontro, il loro commento avrebbe potuto assumere toni ben più severi.

- 1) Il Mitsubishi Mu-2B era immatricolato I-NARI
- 2) Il DC9 Alitalia era immatricolato I-DIKC e rimase in servizio presso varie compagnie fino all'anno 2008.
- 3) Nell'incidente del 2001, l'MD87 SAS era immatricolato SE-DMA, e il Citation D-IEVX
- 4) Annessi al Rapporto ANSV 20/01/04 n. A/1/04. Pag 3 dell'Audit Report preparato da Goran Svensson e sottomesso in data 14 Giugno 2002, capitolo “Conclusive Evaluation”.

NL 64/26 (14 Ottobre 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
✓	NL 59/26	Il numero telefonico per le pilots deviations	24/09/2026
✓	NL 60/26	Atterraggi notturni a Nizza sotto esame	27/09/2026
✓	NL 61/26	Incidente FlyDubai	30/09/2026
✓	NL 62/26	Caso FlyDubai come l'11/9?	02/10/2026
✓	NL 63/26	Problemi di reclutamento piloti	04/10/2026

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