Air-Accidents.com

I CIELI TROPPO AFFOLLATI DI LOS ANGELES

Era già accaduto il 31 Ottobre 2025.

Un Airbus A330 di ITA Airways (EI-HJO) che effettuava il volo AZ-621 da Los Angeles a Fiumicino era decollato dalla pista 24L di Los Angeles, ma ha virato a sinistra durante la salita iniziale circa 0,8 miglia nautiche oltre l'estremità della pista e così facendo si è pericolosamente avvicinato alla traiettoria delle partenze in uscita dalla pista 25R. L'aereo era appena stato trasferito dalla frequenza della torre al settore partenze e in contemporanea un Airbus A321 della American Airlines (N107NN), che effettuava il volo AA-4 da Los Angeles a New York JFK era appena decollato dalla pista 25R di Los Angeles. L'aereo di ITA con la sua non autorizzata virata a sinistra ha provocato una *near-miss* con l'Airbus di American. I controllori hanno ordinato al volo American di fermare la salita a 1500 piedi ordinando nel contempo a AZ621 di assumere rotta 270 riportando di fatto l'aereo sulla prevista rotta di uscita. Secondo i dati ADS-B la separazione tra gli aerei si era ridotta a 0 piedi verticale e 0,6 nm orizzontali. (1)

Circa questo incidente la ITA non ha emesso alcun comunicato e ad oggi non risulta che l'NTSB abbia avviato una indagine. Molto probabilmente il caso è stato risolto con un "Brasher warning".

Quando un controllore del traffico aereo ritiene che le azioni del pilota abbiano compromesso la sicurezza delle operazioni, deve avvisare l'equipaggio di volo non appena le condizioni operative lo consentano, utilizzando la fraseologia della Notifica Brasher:

-Volo *123*;

-Possible Pilot Deviation;

-Contattare il numero telefonico *123-456*.

La «Notifica Brasher», o «Avviso Brasher», ha lo scopo di dare all'equipaggio di volo coinvolto nel caso di fornire le sue spiegazioni dell'accaduto.

Ma il 7 novembre scorso si è nuovamente verificato un analogo incidente.

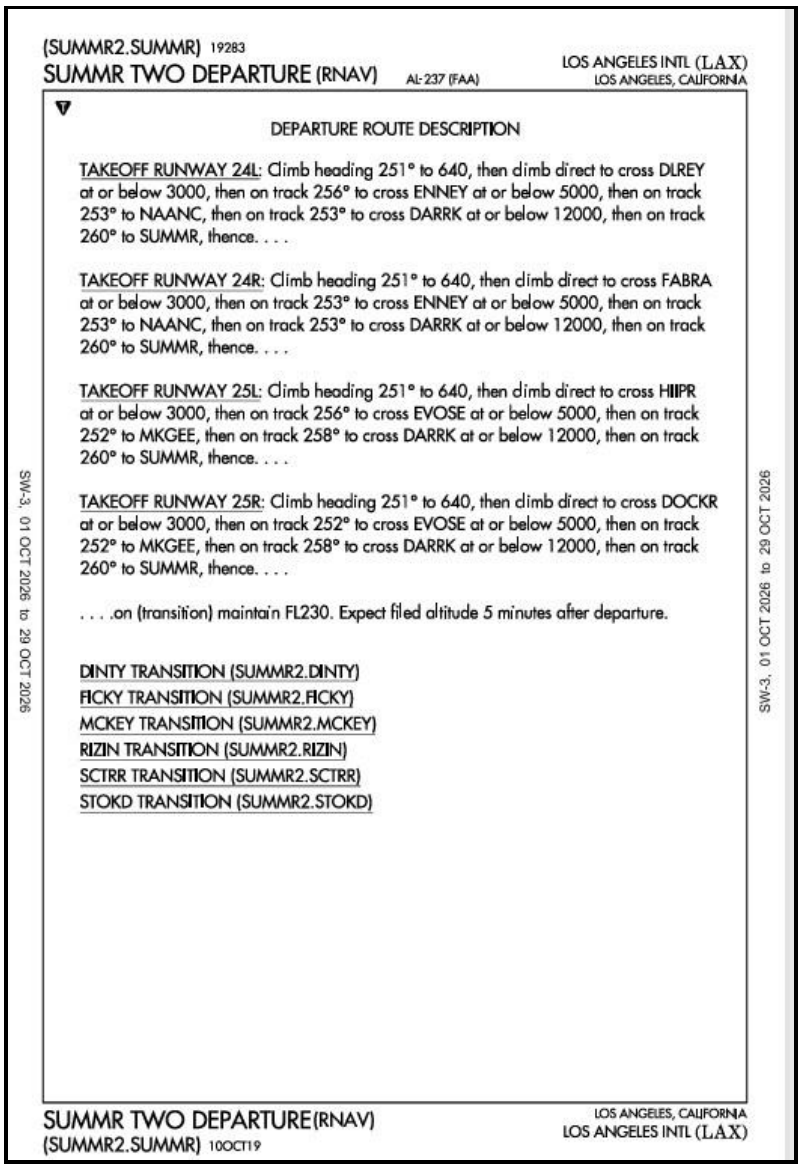
Un Airbus A350-900 di Air France (F-HUVK) che stava effettuando il volo AF-28 da Los Angeles a Papeete (Tahiti), stava salendo a 1800 piedi MSL dalla pista 24L di Los Angeles, istruito a seguire la standard "SUMMR Due" che prevede la salita diretta a 5000 piedi, quando inaspettatamente l'aeromobile ha effettuato una virata a sinistra osservando la quale sul suo schermo il controllore delle partenze ordinava: "Assumere immediatamente rotta 270" e a limitare la salita di un Airbus A321 della American Airlines (N191UW), che era decollato dalla pista 25R (volo AA-1660 diretto a Dallas Ft. Worth) fino a 2000 piedi. L'A350 si spostò sulla rotta 270, risolvendo il possibile conflitto con l'AA-1660. Il volo Air Franca è giunto a una separazione verticale di 400 piedi (121 metri) con l'Airbus di American.

Ora risulta che anche in questo caso al pilota è stato fornito un numero telefonico da contattare, ma crediamo che il tavvicinato ripetersi di analoghi incidenti, debba interessare l'NTSB.

Indubbiamente, essendo uno degli aeroporti più trafficati degli Stati Uniti e del mondo, l'Aeroporto Internazionale di Los Angeles merita di aver un attento controllo delle sue rotte in uscita. La procedura "SUMMR2" indirizza le partenze dirette verso ovest sull'Oceano Pacifico, incluse destinazioni alle Hawaii, Asia e nord, come San Francisco. Invece di seguire questa procedura, il pilota Air France ha effettuato (come

AZ621) una brusca svolta a sinistra poco dopo la partenza, intersecando la traiettoria del jet americano che era partito dalla pista 25R.

Da quel che è dato sapere in entrambi i casi il TCAS non è entrato in funzione e si deve solo ai controllori di terra se si sono evitati due disastrose collisioni in volo che avrebbero coinvolto ben QUATTRO velivoli.



(SUMMR2.SUMMR) 19283
SUMMR TWO DEPARTURE (RNAV) AL-237 (FAA)
LOS ANGELES INTL (LAX)
LOS ANGELES, CALIFORNIA

DEPARTURE ROUTE DESCRIPTION

TAKEOFF RUNWAY 24L: Climb heading 251° to 640, then climb direct to cross DLREY at or below 3000, then on track 256° to cross ENNEY at or below 5000, then on track 253° to NAANC, then on track 253° to cross DARRK at or below 12000, then on track 260° to SUMMR, thence. . . .

TAKEOFF RUNWAY 24R: Climb heading 251° to 640, then climb direct to cross FABRA at or below 3000, then on track 253° to cross ENNEY at or below 5000, then on track 253° to NAANC, then on track 253° to cross DARRK at or below 12000, then on track 260° to SUMMR, thence. . . .

TAKEOFF RUNWAY 25L: Climb heading 251° to 640, then climb direct to cross HIIPR at or below 3000, then on track 256° to cross EVOSE at or below 5000, then on track 252° to MKGEE, then on track 258° to cross DARRK at or below 12000, then on track 260° to SUMMR, thence. . . .

TAKEOFF RUNWAY 25R: Climb heading 251° to 640, then climb direct to cross DOCKR at or below 3000, then on track 252° to cross EVOSE at or below 5000, then on track 252° to MKGEE, then on track 258° to cross DARRK at or below 12000, then on track 260° to SUMMR, thence. . . .

. . . .on (transition) maintain FL230. Expect filed altitude 5 minutes after departure.

DINTY TRANSITION (SUMMR2.DINTY)
FICKY TRANSITION (SUMMR2.FICKY)
MCKEY TRANSITION (SUMMR2.MCKEY)
RIZIN TRANSITION (SUMMR2.RIZIN)
SCTRR TRANSITION (SUMMR2.SCTRR)
STOKD TRANSITION (SUMMR2.STOKD)

SW-3, 01 OCT 2026 to 29 OCT 2026

SUMMR TWO DEPARTURE (RNAV)
(SUMMR2.SUMMR) 10OCT19
LOS ANGELES, CALIFORNIA
LOS ANGELES INTL (LAX)

1) NL 70/25 (09 Novembre 2025) “Un allarmante Air miss” nl-70-2025.pdf

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
✓	NL 64/26	Linate, 10 dicembre 1980	14/10/2026
✓	NL 65/26	Clear Air Turbulence: un nemico invisibile	30/10/2026
✓	NL 66/26	Incidenti aerei e vittime a terra	04/11/2026
✓	NL 6726	Allarmi nei cieli	07/11/2026

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.

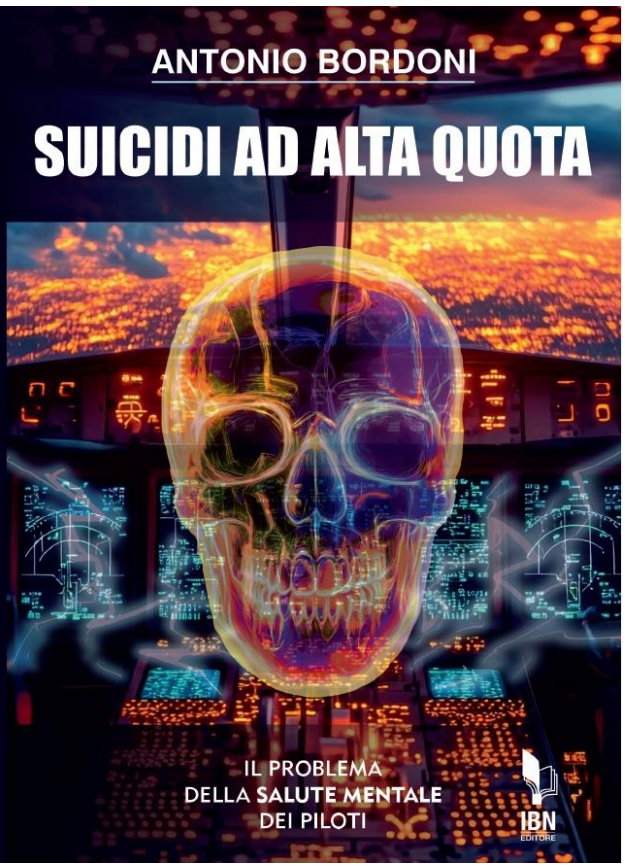
€ 22,00

9 788875 653866

Antonio Bordoni

SUICIDI AD ALTA QUOTA

IBN EDITORE



ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA

IL PROBLEMA
DELLA **SALUTE MENTALE**
DEI PILOTI

IBN EDITORE

info@ibneditore.it