Air-Accidents.com

CATANIA, *AIR ARABIA MAROC* USCITO IL RAPPORTO

Il 20 settembre 2025 l'A320-214 che operava il volo MAC991 di Air Arabia Maroc (1), in volo di posizionamento da Catania ad Amman, decollava dalla pista 08 alle 21:56 UTC. Poco dopo, l'aeromobile iniziava a scendere e si attivavano gli allarmi del GPWS. La corretta traiettoria di volo veniva ripristinata solo quando l'aeromobile si trovava in prossimità della superficie del mare. L'altezza minima registrata (RA) è stata di 41 ft (12,5 m). Il volo proseguiva fino a destinazione, dove atterrava senza ulteriori inconvenienti. L'evento veniva segnalato all'ANSV dall'operatore a seguito dell'analisi FDM (Flight Data Monitoring) e dell'ASR (Air Safety Report) da parte del comandante. A bordo nessun passeggero ma solo 6 membri di equipaggio.

In data 6 novembre 2026 l'ANSV ha pubblicato il Rapporto finale su questo "inconveniente grave" la cui causa è stata individuata in una temporanea perdita di consapevolezza situazionale, la ben nota "loss of situational awareness".

I seguenti fattori hanno molto probabilmente contribuito al verificarsi dell'evento:

- la predisposizione di un piano di volo non del tutto corretto da parte del dispatcher dell'operatore. In tale frangente, sebbene il comandante avesse potuto chiederne la correzione prima della partenza da Casablanca, la mancata correzione autonoma dello stesso da parte del dispatcher ha indotto il comandante a dedicare al cambio un cospicuo periodo di tempo durante la sosta a Catania;

- la pressione percepita dall'equipaggio prima del decollo a causa dell'imminente chiusura notturna dell'aeroporto;

-la mancata applicazione delle procedure dell'operatore relative all'inserimento e alla verifica delle V-speeds;

-la versione del software dell'aeromobile non in grado di fornire un avviso relativo alla mancanza delle V-speeds, a differenza della versione aggiornata che avrebbe fornito tale avviso;

-l'eccessiva sicurezza del pilota ai comandi (PF) nel decidere di decollare anche quando l'equipaggio si era reso conto che non erano disponibili le V-speeds;

-la mancanza di assertività da parte del secondo pilota durante l'esecuzione del decollo e nella fase successiva dell'evento;

-un'illusione somatogravica indotta dall'elevata accelerazione e dalla mancanza di riferimenti visivi che potrebbe aver compromesso la capacità del PF di percepire correttamente l'assetto dell'aeromobile.

Annota la ANSV nelle sue conclusioni finali: *Quanto accaduto nel cockpit dell'A320 di Air Arabia, in cui la mancata immissione delle V-speeds nell'MCDU è stata riconosciuta come un fattore contributivo, dimostra la possibilità di aumentare la sicurezza in un contesto in cui una possibile soluzione è già stata resa disponibile dal costruttore. Pertanto, l'ANSV raccomanda di considerare l'implementazione, su tutta la flotta della famiglia A320, della modifica del software FMS versione 2, in grado di avvisare l'equipaggio di un possibile inserimento errato o mancante delle velocità V.*

In sintesi, il mancato inserimento delle V-speeds nel MCDU (Multipurpose Control and Display Unit) è stato riconosciuto come un fattore che ha contribuito al grave inconveniente occorso all'A320. Un tale evento, annota la ANSV, *avvalora l'iniziativa del costruttore di fornire la modifica del software FMS per la famiglia degli A320.*

Air Arabia è una compagnia aerea a basso costo emiratina basata a Sharja negli Emirati Arabi Uniti, che opera voli verso il Medio Oriente, l'Asia e l'Europa. Il suo hub principale è l'Aeroporto Internazionale di Sharjah. Essa è composta da tre compagnie controllate, Air Arabia Abu Dhabi, Air Arabia Egypt e Air Arabia Maroc, basate rispettivamente ad Abu Dhabi, Alessandria d'Egitto e Casablanca. Abbiamo voluto fare una ricerca per controllare se il vettore oggetto dell'incidente ovvero la "Air Arabia Maroc" disponga della certificazione IOSA (IATA Operational Safety Audit) ma abbiamo trovato solo due vettori:

Air Arabia	ABY	Registered	United Arab Emirates	Africa & Middle East	27 Feb 2027	Details
Air Arabia Egypt	RBG	Registered	Egypt	Africa & Middle East	16 Jun 2028	Details

Nel corrente registro da noi visitato in data 10 novembre '26 appaiono registrate la "Air Arabia" con nazionalità UAE, e la "Air Arabia Egypt" con nazionalità egiziana: sembrerebbe pertanto che la controllata del Marocco non abbia avuto la certificazione in questione. (2)

NB: Il Rapporto completo dell'ANSV in lingua inglese è reperibile nel nostro sito nella sezione "Other Investigation Reports"

1) Aereo Airbus 320-214 immatricolato CN-NML, c/n 4848
2) https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/iosa/about-iosa/

NL 69/26 *(10 Novembre 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

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
✓	NL 68/26	I cieli troppo affollati di Los Angeles	09/11/2026

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.

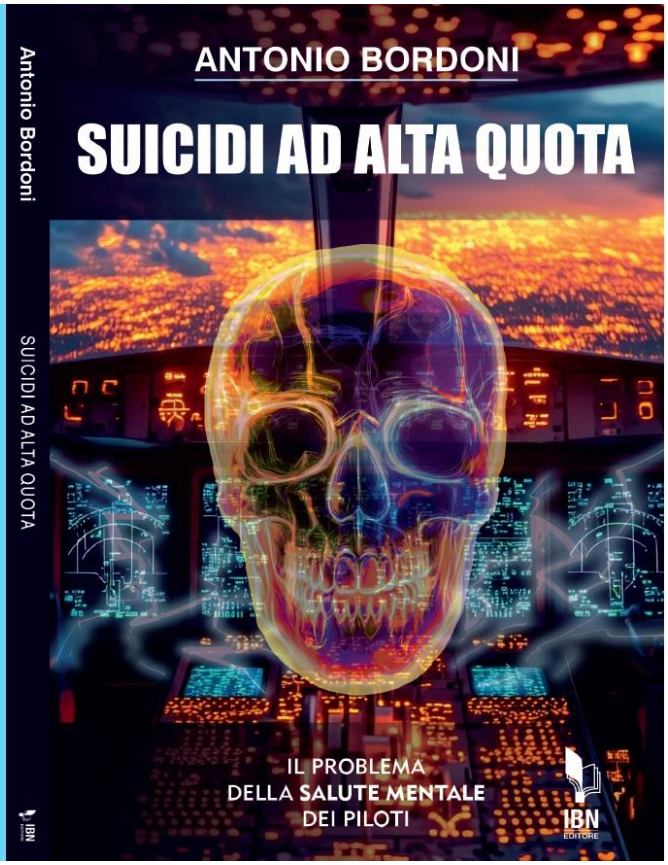
€ 22,00

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