Air-Accidents.com

CHE SUCCEDE NELLO SPAZIO AEREO USA?

Per chi non ne fosse a conoscenza, rammentiamo che la regione Nord America (NAM) è quella che movimenta quasi un terzo del traffico aereo mondiale; un vettore Usa, la American Airlines è la prima compagnia aerea al mondo per numero passeggeri trasportati; il movimento aereo sulla direttrice del Nord Atlantico (NAT) -quella a cui si dirige e da cui proviene il traffico da/per gli Usa- è la maggior direttrice mondiale di traffico aereo. Ecco con questi tre "richiami" crediamo di aver reso una idea abbastanza chiara del caos che ha provocato la decisione della FAA di interrompere le operazioni in tutti gli aeroporti Usa.

Anche se in questi giorni i media continuano a interessarsi del tema dei ritardi e rimborsi**, il problema in realtà è di ben altro tipo e molto più serio.** Gli enti che controllano il traffico aereo, quelli per intenderci ove prestano lavoro i cosiddetti uomini-radar, sono quegli enti su cui grava il delicato compito di assicurare che per 24 ore al giorno e 360 giorni all'anno il traffico aereo si svolga senza interruzioni, nel modo più scorrevole possibile. Se un pilota di linea ha gli orari di servizio rigorosamente controllati, per un controllore di volo potrebbe non essere così, come pure potrebbe accadere che al posto di due, tre addetti nella torre se ne trovi solo uno. Ebbene negli Usa non pochi incidenti fra cui citiamo il recente caso dello scontro in volo fra un CRJ700 di American Airlines in fase di atterraggio a Washington DC e un Sikorsky UH60 Black Hawk militare (1) indicano uno stato di malessere generalizzato causato, a nostro parere, dall'eccessiva "fretta" *rush-rush* con cui il traffico viene gestito. Sempre di recente vi sono stati casi in cui aerei in servizio di linea che hanno ritardato di pochi secondi il decollo sono stati fatti uscire dalla pista, e poi fatti rientrare perché nel frattempo un velivolo era in corto finale: sono episodi che dimostrano come la separazione fra i traffici viene gestita in modo estremamente ravvicinata, e ciò è anche dimostrato dai tanti casi in cui al pilota viene comminata la cosiddetta *brasher warning*, ovvero l'invito una volta giunti a destinazione a contattare un numero telefonico per fornire spiegazioni sull'accaduto.

Di recente è pure accaduto che un pilota statunitense si è rifiutato di decollare quando ancora non si era esaurita la turbolenza di scia di un aereo da poco decollato davanti a lui ed anche a questo pilota è stata comminata la brasher warning. L'episodio è stato caratterizzato da un vivace scambio di battute fra l'equipaggio del volo e il controllore. (2)

Per chi è addentro alle operazioni nella Regione volo controllata dagli Usa l'affollato scenario è ben noto, e crediamo che non pochi si saranno chiesti quanto tutto ciò sarebbe potuto durare: le compagnie aeree continuano ad aumentare collegamenti, voli e frequenze, nel 2025 assommeranno a 39 milioni i voli operati nell'anno da tutti i vettori aerei mondiali, ciò significa oltre 100 mila voli al giorno che svolazzano in un cielo che chiaramente si va facendo sempre più stretto.

Ora, tenuto conto dei numeri record detenuti dagli Usa circa il traffico che su di esso avviene (teniamo conto che negli Stati Uniti si svolge anche il più alto numero di voli operato con aerei executive) tutti noi abbiamo sempre ritenuto che la tecnologia usata per il controllo del traffico aereo fosse la più sofisticata e *updated* al mondo e invece….sorpresa! Oggi apprendiamo che il sistema necessita di un ammodernamento, questo è quanto ci viene detto, accompagnato dalla precisazione che *"problemi di comunicazione" hanno interessato i centri di controllo del traffico aereo (ATC) di tutto il paese."*

Nel mondo super-interconnesso di oggi apprendere che i centri ATC che negli Usa controllano il traffico aereo hanno problemi di comunicazione è davvero sorprendente, ma di certo possiamo affermare che questi problemi di comunicazione non riguardano lo scambio di messaggi *Terra-Bordo-Terra* che avvengono sulla banda VHF 108-137 Mhz i quali sono un raro esempio di messaggi ancora analogici, bensì i problemi riguardano di certo sofisticati collegamenti **digitali** che intercorrono via router, cablaggi e satelliti ovvero

device del tutto digitali che necessitano di continui aggiornamenti. E qui il cerchio si chiude e torniamo ai problemi del mondo odierno, di quanto accaduto ai frigoriferi portati da qualcuno a 50 gradi centigradi o alle fake news generate dai bot anch'esse provenienti da un incontrollabile metamondo. Ma il vero nemico è davvero il pirata informatico o la nostra sottomissione ad un eccessivo automatismo?
E' un caso se il blocco a terra è occorso dopo che la FAA aveva lanciato un nuovo sistema di intelligenza artificiale per la gestione del traffico aereo? (3)

PS: Apprendiamo dell'ennesimo caso di scontro a terra avvenuto (14NOV) questa volta a Miami fra un B737 della COPA Airlines e un 767 della UPS (fortunatamente senza vittime): chissà se sarà emesso anche in questo caso un avviso brasher?

1) L'incidente è avvenuto il 29 gennaio 2025 ed ha provocato la morte di tutti i 64 occupanti a bordo del CRJ700 nonché dei tre militari a bordo dell'elicottero.
2) L'evento è occorso il 15 settembre 2026 all'aeroporto internazionale di Houston e i dettagli si trovano nella nostra Newsletter n. 59/26 "Il numero telefonico per le pilot deviations".
3) Il sistema è noto come Strategic Management of Airspace, Routes and Trajectories (SMART) e, secondo la FAA,"*analizza gli orari delle compagnie aeree, le condizioni meteorologiche, la capacità degli aeroporti, le condizioni dello spazio aereo e i vincoli operativi per prevedere i flussi di traffico aereo e identificare potenziali conflitti prima che si verifichino*" .

NL 70/26 *(15 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

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 67/26	Allarmi nei cieli	07/11/2026
✓	NL 68/26	I cieli troppo affollati di Los Angeles	09/11/2026
✓	NL 69/26	Catania, Air Arabia Maroc uscito il Rapporto	10/11/2026

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.

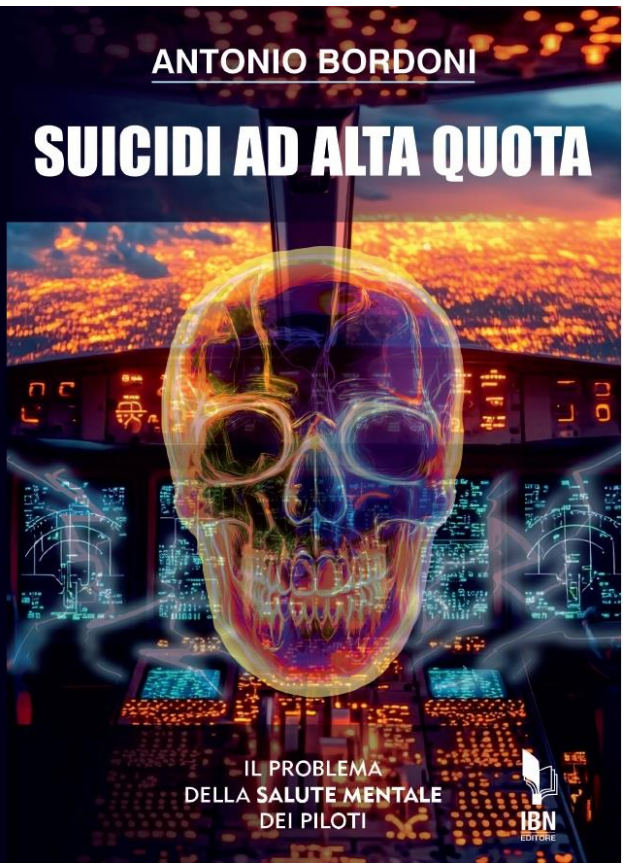
€ 22,00

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