

Traduzione dell'articolo "SOMETIMES WE'RE NOT FIT FOR FLY" di J. Mac McClellan tratto dalla rivista Sport Aviation di settembre 2013.

SALUTE E VOLO.

SOMMARIO

L'articolo esamina alcuni casi di incidente in cui lo stato di sovraffaticamento o di tensione non consente al pilota di essere nelle condizioni adatte per andare in volo. Indirettamente, invita ognuno ad eseguire un'autodiagnosi per stabilire se si trova in una condizione di salute fisica e psichica adatta a volare in sicurezza, senza presumere che non gli capiterà nulla.

In seguito a ogni incidente grave o fatale, gli investigatori del NTSB danno almeno una scorsa al recente ciclo del sonno e all'attività del pilota, alla ricerca di indizi se l'affaticamento possa essere stato un fattore nel causare l'incidente. Gli investigatori ricercano anche indizi di stati di tensione nella vita del pilota. La tensione può essere causata da ogni sorta di eventi della vita, anche quelli felici come il matrimonio o la laurea.

Generalmente, l'agenzia scopre che fatica e tensione non sono stati i fattori causali maggiori nell'incidente. Anche nel caso della caduta del velivolo turboelica regionale di linea in avvicinamento a Buffalo nel 2009, in cui la lunga trasferta e il sonno dei piloti continuamente interrotto sono stati analizzati e discussi in lungo e in largo dagli investigatori, il NTSB non ha determinato che la fatica è stata la reale causa probabile dell'incidente o anche una concausa ufficiale.

Ma in quelli mortali di due Cessna 172, il NTSB trovò che la fatica era la probabile causa reale in un caso e non trovò alcuna ragione per il secondo diversa dalla tensione cui era stato sottoposto il pilota.

La caduta di uno Skyhawk in Florida quasi un anno fa era all'inizio uno di quelli che sfidano ogni spiegazione. Era notte avanzata, ma un meteo adatto per il VFR. C'era nuvolaglia a 1500 ft, ma la visibilità era di 10 miglia e oltre, calma di vento, temperatura dell'aria moderata. Non c'era proprio nulla nelle informazioni meteo che suggeriva qualche rischio per il pilota ben qualificato e molto esperto.

Il pilota dello Skyhawk era in contatto con i controllori dato che si trovava in volo a 7500 ft in VFR. Il pilota era partito da Pensacola, Florida, alle 21,44 (9:44 p.m.) locali, diretto all'aeroporto Executive di Tampa.

Alle ore 1,30 locali, il pilota era in contatto con i controllori per l'avvicinamento a Tampa a circa 52 miglia a nordovest dalla destinazione. Il pilota avvisò i controllori dell'avvicinamento di Tampa di aver ricevuto il report meteo e i controllori gli dissero di scendere in VFR e atterrare a sua discrezione.

Dopo circa 15 minuti dal contatto radio, il controllore osservò che il velivolo stava scendendo sotto i 1000 ft ma si trovava ancora a 15 miglia a nordovest dell'aeroporto di

destinazione. Il controllore chiamò ripetutamente il pilota dello Skyhawk domandandogli la sua intenzione e avvisandolo della bassa quota. Non ebbe risposta e la traccia radar dello Skyhawk continuò la sua graduale discesa finché il segnale radar fu perso.

Non ci volle molto tempo all'elicottero della polizia per ritrovare i resti dello Skyhawk in un pascolo. Il velivolo era rovesciato e c'era stato un incendio dopo l'urto. La traiettoria del relitto che iniziava dagli alberi abbattuti dal Cessna era lunga e indicava che l'angolo di discesa era stato molto piccolo.

Non c'era proprio nulla nel relitto che indicasse qualche problema con lo Skyhawk prima dell'urto. Il velivolo era uno dei modelli più recenti con il motore a iniezione da 180 hp.

In mancanza di qualche evidente causa dell'incidente, gli investigatori indirizzarono ben presto la loro attenzione alle recenti attività del pilota. Ciò che ritrovarono era poco usuale, per così dire. Il pilota era impiegato presso una linea aerea internazionale come comandante ed era cittadino svizzero. Aveva oltre 13000 FH di esperienza, stava volando su l'Airbus A330 jet di ampia capacità. Anche se disponeva di licenze avanzate nel suo paese, in Usa aveva solo delle autorizzazioni come pilota privato.

Gli investigatori si indirizzarono rapidamente verso le attività del pilota nei nove giorni precedenti il volo dell'incidente. Il nono giorno prima del crash il pilota volò come passeggero da Santo Domingo a Miami, poi a Tampa per incontrare un amico. Questi riferì che il pilota si addormentò sulla sedia a metà della conversazione.

L'ottavo giorno precedente il fatto, il pilota rimase a casa del suo amico a Tampa, dove si addormentò ancora a metà conversazione sulla sedia. Il settimo, il pilota volò come passeggero da Tampa a Miami e a Santo Domingo. Il giorno seguente, sesto prima dell'incidente, volò come capo equipaggio da Santo Domingo a Cuba.

Il quinto, il pilota ritornò come comandante della sua aerolinea da Cuba a Cancun, Messico, e poi di notte verso Zurigo. Atterrò in giornata a Zurigo e salì su altro velivolo di linea diretto a Newark, attraversando l'Atlantico ancora e arrivando presto il giorno dopo. Nella tarda giornata volò come passeggero verso Denver. Poi guidò l'auto, diretto a Boulder per ritirare lo Skyhawk appena comperato. Il pomeriggio stesso partì da Boulder diretto a Woodward, Oklahoma, arrivandovi alle ore 10,00 locali.

Alle ore 8,30 del mattino successivo, il pilota partì per Minden, Louisiana, dove fece il pieno. Quindi arrivò a Pensacola, dove fece il pieno e trovò il tempo per una cena. Erano quasi le ore 10,00 p.m. locali quando decollò da Pensacola per Tampa.

Se non riuscite a seguire il tutto, il report NTSB riassume in questo modo: nei nove giorni precedenti l'incidente, il pilota attraversò tre volte (*due?*) l'oceano Atlantico (superando sei fusi orari ogni volta). Dopo aver volato cinque giorni per la sua aerolinea, salì su un altro velivolo come passeggero per rientrare negli Stati Uniti dopo solo quattro ore dall'arrivo a Zurigo. Il giorno dell'incidente, era rimasto sveglio per 18 ore, molte delle quali spese sullo Skyhawk con solo un breve riposo per il rifornimento e la cena.

Il NTSB osserva che l'attraversamento multiplo e frequente dei fusi orari interrompe il ritmo cicardiano e potrebbe aver diminuito la capacità del pilota di riposarsi adeguatamente durante il giorno precedente l'incidente. Il report del NTSB recita: "Le circostanze dell'incidente e la sequenza defatigante dei voli nei giorni precedenti stanno a indicare che il pilota molto probabilmente si addormentò durante la discesa iniziale per l'atterraggio e di conseguenza il velivolo si infilò tra gli alberi e si schiantò al suolo". La causa probabile ufficiale è "La decisione del pilota di continuare il viaggio nonostante la stanchezza, che lo ha fatto addormentare durante la discesa iniziale per l'atterraggio". Non riesco a ricordare un rapporto del NTSB in cui la causa probabile sia stata il pilota che si è addormentato fino a schiantarsi.

In un altro incidente con uno Skyhawk di difficile spiegazione, è stata la tensione, non la fatica, il fattore che il NTSB ha messo a fuoco.

Il pilota privato era autorizzato al monomotore classico e idrovolante. Gli investigatori non trovarono il libretto ma sulla "informativa del pilota" per il noleggio, compilata non molto tempo prima dello schianto, il pilota aveva riportato 1000 ore totali di volo.

Il pilota aveva noleggiato lo Skyhawk in un aeroporto del Connecticut a metà del pomeriggio e volo verso un aeroporto nelle vicinanze. Il tempo era buono, con vento leggero, visibilità 10 miglia e nuvole in quota.

Il pilota dello Skyhawk non era in contatto con la torre di controllo. La gente del vicino aeroporto che aveva visitato affermò di averlo visto spesso e di non aver notato nulla di strano in lui o nel velivolo. Il NTSB esaminò le registrazioni radar e sembrò probabile che il pilota avesse volato verso un terzo aeroporto nelle vicinanze prima di rientrare alla base di noleggio dello Skyhawk.

Le registrazioni radar indicavano che forse il pilota aveva eseguito almeno un circuito sull'aeroporto di partenza poco dopo le 7 p.m.. Era estate, perciò era ancora chiaro. Il report del NTSB non cita alcuna testimonianza del tocca-e-va del pilota o dell'atterraggio con successivo rullaggio di rientro.

Un istruttore di volo a terra vide qualcosa che gli sembrò un avvicinamento finale del pilota mentre si avvicinava alla sua vettura. Disse agli investigatori di aver sentito il pilota dell'incidente chiamare UNICOM per gli avvisi d'atterraggio. Vide che il pilota eseguiva ciò che gli sembrò un normale ingresso nel circuito d'atterraggio, seguito dal sottovento e dai bracci di base. Pensò che lo Skyhawk fosse un po' alto in finale. Gli sembrò di vedere i flaps abbassati. Poi vide la prua spostarsi a destra, come se il pilota stesse scivolando per perdere quota. Poi, l'istruttore entrò in auto e non vide lo schianto.

Tre autisti videro l'impatto. Una testimone riferì che dalla sua auto vide il velivolo "più basso del solito" quando lo attraversò la strada che corre in prossimità dell'inizio della pista. Una seconda ritenne che il velivolo appariva dapprima livellato, ma poi la prua si abbassò e perse di vista il velivolo. Il terzo riferì che il velivolo non stava volando in maniera irregolare e non stava emettendo fumo.

La pista è lunga 3665 piedi. Non c'è VASI né altro aiuto per l'angolo di discesa. Una strada corre proprio vicino ma al di sotto dell'inizio pista. Lo Skyhawk urtò una spalla che è 20 ft più bassa e proprio prima dell'inizio della pista. Il pilota rimase ucciso nell'urto.

Gli esami tossicologici rivelarono la presenza di zolpidem, ingrediente attivo per il sonno conosciuto con il marchio Ambien, tra gli altri. D'altra parte, il rapporto scrive "rilevato", che significa un dosaggio inferiore a quello terapeutico e non tale da indebolire.

Il personale della procura locale informò gli investigatori del NTSB che il pilota era stato soggetto a eventi molto pesanti negli ultimi due anni. Durante questo periodo, il pilota aveva divorziato, la sua attività era stata chiusa e molto recentemente si aspettava un arresto con l'accusa di un grave crimine. L'autorizzazione al suo arresto era in discussione nei giorni dell'incidente.

Come non bastasse, circa un mese prima dell'incidente, un investigatore aveva ricevuto una chiamata da un familiare del pilota che esternava la preoccupazione che egli stesse per tentare un suicidio, secondo alcune sue frasi. Il familiare affermò che in seguito il pilota avrebbe cambiato idea. Comunque, il giorno successivo alla chiamata all'investigatore, il pilota si recò al FBO per restituire lo Skyhawk. Tutto ciò accadde circa un mese prima dell'incidente. La procura eseguì delle ricerche, ma informò il NTSB di non aver ritrovato alcuna nota in merito al suicidio.

Alla fine, il NTSB decise di concludere. La causa probabile ufficiale dell'agenzia relativa all'incidente è "incapacità del pilota di mantenere la corretta traiettoria di discesa durante l'avvicinamento finale in condizioni meteorologiche a vista, determinando la collisione con la spalla".

Per un incidente, il NTSB ha il coraggio, ma abbastanza ovvio, di affermare che forse il pilota si è addormentato prima di abbattersi al suolo. Per un altro, nonostante il cumulo di tensione nella vita del pilota, l'agenzia non si pronunciò sulla probabile causa e semplicemente stabilì il fatto evidente che lo Skyhawk, mentre volava normalmente, si infilò al suolo. Ma noi altri che voliamo direi che il messaggio è chiarissimo: ci sono dei giorni in cui, per molteplici ragioni, non siamo nelle condizioni adatte per volare.

Segue il disclaimer della EAA secondo cui l'articolaista si attiene solo al rapporto ufficiale finale del NTSB e non intende esprimere alcuna valutazione conclusiva su persone vive o morte o velivoli o accessori. L'unico intento è di richiamare l'attenzione del lettore agli aspetti sollevati dal report.