

Traduzione dell'articolo "ACCIDENT CAUSE KNOWN, PILOT DECISION UNKNOWABLE" di J. Mac Mc Clellan tratto dalla rivista Sport Aviation di novembre 2013.

CAUSA DELL'INCIDENTE NOTA, DECISIONE DEL PILOTA IGNOTA.

## SOMMARIO

L'articolo presenta la difficoltà di conoscere per alcuni incidenti la decisione del pilota che potrebbe aver determinato l'evento finale. Se è spesso vero che la causa non è unica, ma una cascata di fatti che determinano l'incidente, è altrettanto vero che, per questi casi, si possono fare solo delle supposizioni sulle possibili ragioni che hanno spinto il pilota ad assumere la decisione, motivi che a noi appaiono plausibili ma non è detto che siano quelli reali, per cui non si può raggiungere una verità che consenta dei miglioramenti verso la sicurezza.

---

Gli incidenti veramente seri sono solitamente causati da una successione di errori e di circostanze che alla fine comportano il disastro. Tutti noi sappiamo dell'infame catena di incidenti dove la rottura di qualche singola connessione potrebbe aver prevenuto l'esito fatale. Ma alcuni incidenti sono frutto di una decisione singolare del pilota di assumersi un rischio estremo; restiamo meravigliati dal perché non dal cosa è successo. Quattro incidenti di questo genere sono avvenuti l'anno scorso in un solo mese.

In un buon pomeriggio VFR con vento leggero e temperatura moderata, una donna ricevette la chiamata dal marito che la informava di un amico che stava recandosi in volo verso casa loro. La signora sentì il rumore di un piccolo velivolo in avvicinamento e uscì con il cellulare per vedere e effettuare una ripresa.

Il velivolo era un Piper PA-28-180 Cherokee. Gli investigatori del NTSB avrebbero saputo che il velivolo aveva 45 anni ma con solo 2000 FH totali di volo. La manutenzione prevista era in ordine e non c'era nulla degno di nota nella storia del velivolo.

Il pilota commerciale abilitato al volo strumentale era piuttosto esperto con circa 6000 FH totali. Era anche abilitato agli alianti, agli idrovolanti e ai plurimotori. Il certificato medico e il riesame in volo erano in ordine. Aveva 68 anni.

La signora riferì agli investigatori che il Cherokee si avvicinò alla sua casa da SE, rollò parecchio attorno ad alcuni alberi proprio a Est della casa, poi continuò a virare volando dietro la casa. E tutto ciò avvenne a livello della cima degli alberi.

Il video che la signora girò col suo cellulare e diede agli investigatori mostra il Cherokee che transita sopra gli alberi. Il velivolo inizia a virare a destra ma la ripresa termina.

Gli investigatori non sarebbero riusciti a trovare nessuna avaria precedente l'impatto, al velivolo al motore o agli impianti. Un ramo d'albero apparentemente rotto nell'urto dal velivolo fu trovato a circa 25 ft di altezza dal suolo.

Sorvolare a bassa quota la casa di un amico è troppo frequente e troppo spesso fatale. Ma io penso che molti dei nostri associati eseguano dei passaggi a quota con i nuovi piloti. O forse più

probabilmente i piloti novelli. Per quale motivo un pilota di 68 anni, con migliaia di ore di esperienza e un sacco di abilitazioni, decide di sorvolare una casa a bassa quota? Nessuna delle istruzioni di sicurezza dell'addestramento, le migliori abilitazioni e l'esperienza totale procedono in questa direzione.

In una notte con meteo marginale un pilota a Renton, Washington, decise che era una buona occasione per eseguire un volo turistico, o qualcosa di simile, con un paio di suoi amici. Li imbarcò alla 1:30 del mattino sul suo Cessna Skyhawk. C'era copertura nuvolosa a 4000 ft e qualche nuvola a 2880 ft, la visibilità era di 8 miglia, la temperatura e il punto di rugiada entrambi a 2°C. Ovviamente, era scuro e la nuvolosità oscurava tutta la visione delle stelle o della luna.

Il pilota commerciale era abilitato al mono e plurimotori e allo strumentale. Deteneva anche il certificato come istruttore per velivolo mono plurimotori e volo strumentale. Aveva registrato oltre 1000 FH totali. Aveva 30 anni.

Il pilota non effettuò alcuna chiamata ai controllori, ma una verifica delle registrazioni radar rivelò che lo Skyhawk stava salendo a una quota di 2400 ft. La traccia radar più tardi scese a 1500 ft circa.

Un pilota privato che stava guidando l'auto lungo la statale vide le luci anticollisione e quelle di posizione dello Skyhawk. Stimò che il velivolo volasse a circa 1000 ft AGL e non riferì di alcuna manovra brusca o anormale.

Nessun testimone vide veramente l'urto. Un testimone vicino al luogo dell'incidente disse che il velivolo gli passò sopra a circa 300-500 ft di quota. I testimoni udirono il rumore di un motore che aumentava di potenza e poi quello dell'urto.

Il velivolo precipitò in mezzo agli alberi, lasciando una lunga traccia. Entrambe le ali furono strappate via come buona parte della coda. La fusoliera si rovesciò e così rimase. Tutte e tre le persone morirono nell'impatto. La quota del luogo dell'urto era di 1958 ft MSL.

L'autopsia determinò che la causa del decesso fu una trauma da urto violento, ma gli esami tossicologici rivelarono alti livelli di alcol nel sangue del pilota, nell'urina e nell'umor vitreo. Il livello di alcol nel sangue, riportato dal NTSB, era doppio del limite legale per la guida. C'era anche della dyphenhydramina nel corpo del pilota. Si tratta di un ingrediente attivo in medicinali al dettaglio come il Benadryl per il trattamento delle allergie. Il farmaco può provocare la sonnolenza e richiede attenzione per la guida dell'auto o l'uso di macchinari.

Un familiare di uno dei passeggeri disse che il pilota e i passeggeri provenivano da una gara di hockey iniziata alla 7:30 e che erano andati a cena dopo la partita.

La ragione per la quale l'incidente è avvenuto non è per nulla sconosciuta. Volare in VFR molto tardi di notte in condizioni VFR marginali su un terreno collinoso dopo aver ben brindato comporta spesso simili risultati. Ma perché quel pilota ha preso la decisione di volare ad ogni costo?

Era una giornata adatta per un VFR nel Texas centrale per un volo locale su uno Skyhawk. Il pilota commerciale aveva riportato sulla domanda per la visita medica di terza classe circa cinque mesi prima dell'incidente di aver un totale di 2707 FH, ma nessuna nei sei mesi precedenti.

Il pilota dello Skyhawk riceveva informazioni radar dai controllori. Non aveva menzionato alcuna difficoltà ma disse di voler rientrare all'aeroporto di base. Fu l'ultima conversazione con i controllori.

Lo Skyhawk precipitò in campo aperto. Prua, ali, carrello e ali lasciarono una'impronta al suolo indicando un assetto di circa 90 gradi a picchiare. Gli investigatori non riuscirono a trovare segnali di avarie precedenti l'urto. Un pezzo di legno trovato nel rottame di coda costituì un rompicapo per gli investigatori a lungo, finché fu stabilito che si trattava di un tacco per le ruote che era stato lanciato dall'urto dal bagagliaio nella coda.

La domanda di quale fu la causa dell'incidente trovò risposta durante l'autopsia del pilota. C'era la positiva evidenza che il pilota aveva avuto un attacco di cuore. Più chiaramente, il NTSB trovò che egli aveva avuto un'aritmia cardiaca improvvisa o un infarto miocardico acuto. Questa è la causa probabile ufficiale dell'incidente.

Un attacco di cuore improvviso può capitare a ciascuno di noi, anche se le probabilità sono scarse. Ma questo pilota sapeva di aver avuto dei problemi cardiaci. Era stato in cura con alcuni medicinali per prevenire dolori al petto, bassa pressione sanguigna e ridurre le probabilità di un attacco apoplettico o di cuore.

Per un periodo di dieci anni prima dell'incidente, il pilota aveva eseguito degli ECG come parte della visita per il certificato medico di prima classe. In ogni ECG, il pilota presentava un asse sinistro, un semiblocco anteriore sinistro e un ritardo della conduzione interventricolare non specifica. Ciò significa che una piccola fascia anteriore del fascio sinistro (o un terzo) del sistema elettrico nel ventricolo non conduceva più elettricità.

Il rapporto NTSB non dice se il pilota aveva allegato la sua storia medica alla richiesta del certificato medico. Il rapporto afferma solo che, postmortem, il cuore del pilota si presentava ingrossato e con un'estesa alterazione delle arterie coronariche. Doveva essere al corrente che questa particolarità di avere dei problemi al cuore durante il volo era molto maggiore della media. Il pilota aveva 58 anni.

Il quarto incidente del mese che ha avuto una causa del tutto ovvia ci fa proprio scuotere il capo.

Il velivolo era ancora uno Skyhawk. Questa volta il tempo in California presentava un ottimo VFR. I testimoni affermarono che il Cessna stava volando parallelamente alla linea dell'alta tensione, circa a 40 ft da terra.

Nessuno ha visto lo Skyhawk toccare realmente i cavi elettrici, ma un cavo della linea era attorcigliato all'ala destra del relitto. C'erano anche delle striature di bruciato sulla sinistra e sul carrello. L'unica persona a bordo rimase uccisa.

Il pilota cinquantaduenne aveva ricevuto il certificato di allievo pilota circa 15 anni prima dell'incidente. Riportò 25 FH di esperienza totale a quella data. Circa cinque mesi dopo aver ricevuto il certificato come allievo, esso gli fu revocato, ma NTSB non ne conosce il motivo.

L'attività di volo del pilota negli anni intercorsi, se ce ne fu qualcuna, non è registrata o scritta nel rapporto. Lo Skyhawk era stato rubato mentre era parcheggiato presso il suo esercente in un altro aeroporto della California in un periodo non conosciuto antecedente l'incidente. Il velivolo fu visto partire da un aeroporto diverso vicino a quello dell'incidente.

Gli investigatori non trovarono la chiave nell'interruttore dei magneti, che si erano però in posizione "both". Gli investigatori trovarono anche della metamfetamina e vari flaconi di altre sostanze medicinali nella zona della cabina del velivolo.

Andare in giro con parecchia metamfetamina nel velivolo non è necessariamente pericoloso, ma il pilota ne aveva in giro nel suo corpo. Le analisi rivelarono che il pilota aveva 2.085 ug/ml di metamfetamina e 0.113 ug/ml di amfetamina nel sangue.

Secondo gli esperti della FAA, i livelli tra tossico e letale di amfetamina variano da 0.6 ug/ml (tossico) e 10000 ug/ml (letale). Il livello di amfetamina nel sangue del pilota era superiore a qualunque livello terapeutico raccomandato.

La causa ufficiale probabile dell'incidente del NTSB è una delle affermazioni strane di un'incredibile ovvietà: l'incapacità del pilota non certificato di mantenere la distanza adeguata dalle linee elettriche aeree. E potrei aggiungere, anche, che il velivolo precipitò al suolo. L'alto livello di metamfetamina nel sangue e la mancanza di ogni certificazione o di un addestramento ragionevole sono solo fattori che hanno contribuito a causare l'incidente.

La ragione per cui questo pilota ha deciso di prendersi questo rischio così elevato non potremo saperlo mai. Ma noi tutti possiamo predirne le conseguenze.

*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.*