

DUE PILOTI CATHAY PACIFIC PERDONO LA VISTA DURANTE IL VOLO

La sequenza dei due eventi, i tempi ravvicinati, il particolare che hanno riguardato capitani della stessa compagnia ma soprattutto il fatto della perdita della vista –evento del tutto inconsueto nella storia dell'aviazione civile- ci ha indotto a riportare la notizia di questi due casi di incapacità.

26 gennaio 2019 un Boeing 777-367 della Cathay Pacific (1) è in volo da New Chitose, Giappone a Hong Kong. Alle 22.00 ora locale mentre l'aereo si trova in fase di crociera il capitano si rende conto di non vederci più bene ("sudden loss of visual acuity"). Avverte il primo ufficiale che passa a lui i comandi. Con l'assistenza dell'Inflight Service Manager viene avvertito il centro operativo della compagnia circa la situazione di Pilot Incapacitation che si è venuta a creare. Il volo prosegue guidato dal First Officer il quale quando entra nell'area di controllo di Hong Kong dichiara PAN e richiede un avvicinamento diretto con priorità. L'aereo atterra senza ulteriori problemi e il comandante viene assistito da personale medico. Per tutto il periodo il capitano era rimasto cosciente. La *Air Accident Investigation Authority* di Hong Kong apre un fascicolo preliminare per *Serious Incident* riservandosi dodici mesi di tempo per emettere il rapporto definitivo.

21 febbraio 2019 un Airbus 350-941 ancora una volta della Cathay Pacific (2) è in volo fra Perth e Hong Kong. Alle 06.00 ora locale mentre l'aereo si trovava a circa 974 km a sud di Hong Kong il capitano informa il primo ufficiale che ha difficoltà nella respirazione e non riesce a vedere bene. Lui stesso dichiara di essere incapacitato. Il primo ufficiale prende il comando del volo. Un senior purser rimane nel cockpit per assisterlo. Viene avvertita la base della compagnia e dal momento che a bordo vi è un dottore questo porge le prime cure al capitano le quali sembrano migliorare con l'inalazione di ossigeno. Il capitano rimane cosciente ma impossibilitato a prendere i comandi. Anche in questo caso appena entrato nell'area di Hong Kong viene dichiarato il PAN con richiesta di scendere di quota per cercare di alleviare le condizioni del capitano. Viene assegnato un avvicinamento prioritario all'aeroporto sul quale l'atterraggio avviene senza problemi. Sulla pista il capitano viene assistito da personale medico. Viene aperto un rapporto per *Serious Incident*.

I capitani incapacitati avevano oltre 25.000 ore di volo cadauno alle spalle. Siamo certi che quando usciranno i rapporti definitivi su questi due eventi apprenderemo che anche i primi ufficiali che hanno condotto senza difficoltà gli aerei a terra, possono vantare una solida esperienza di volo. Questi due casi dimostrano quanto sia importante che **entrambi** i piloti comandati a condurre gli aerei abbiano cospicue esperienze di ore di volo.

(1) Registrazione B-HNP c/n 34243

(2) Registrazione B-LRR c/n 119

Safety Newsletter 21/2019 del 26 Aprile 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019** : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019** : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019** : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019** : B737MAX, CHI CI HA RIMESSO DI PIU' ?(18 aprile 2019)

www.air-accidents.com