

IL PILOTA STA BENE ?

Chi segue il nostro sito sugli incidenti dovrebbe conoscere una particolarità che lo contraddistingue. Da sempre abbiamo incluso nel nostro database, a differenza di altri siti sulla *safety* che si trovano in rete, i casi in cui un membro del cockpit è stato colto da malore ed è deceduto durante l'espletamento del servizio.

L'evento che vede un comandante o il secondo pilota morire *on duty* ai comandi del velivolo loro assegnato, non viene molte volte nemmeno riportato dagli organi di informazione, e questo crediamo sia spiegabile con il fatto che nella maggior parte dei casi l'aereo e i suoi passeggeri atterrano a destinazione senza alcun problema, probabilmente senza che essi si accorgono di cosa è accaduto nella cabina di pilotaggio. E' per questo che negli annali ed archivi dell'aviazione civile per molti di questi eventi non si trova traccia.

Ma come abbiamo scritto nel nostro libro "Piloti malati" **(1)** non troviamo normale *che una persona ritenuta idonea da certificazioni e da analisi mediche muore improvvisamente ai comandi di un aereo di linea.*

La decisione di includere questi incidenti nel database è soprattutto dovuta al fatto che l'organizzazione mondiale dell'aviazione civile, l'ICAO, nella sua documentazione ufficiale definisce incidente l'evento che causa la morte di uno dei passeggeri o uno dei membri dell'equipaggio *"che si verifica nell'intervallo di tempo nel quale qualunque persona sale a bordo di un aereo con l'intenzione di volare e fino a che queste persone non sono scese"* **(2)** Inoltre, come detto, tenendo conto che gli equipaggi ai quali viene consegnato un aereo sono sottoposti a periodici e stringenti controlli medici, la possibilità di morire ai comandi di un velivolo non dovrebbe in pratica essere presa in considerazione. **Vi è un doppio motivo quindi che giustifica la loro inclusione: la normativa Icao che parla di morte di persone non limitando l'evento ai soli passeggeri, e un'altra ragione di carattere "medico-scientifica".**

La media di questa tipologia è di un evento all'anno, ed anche nel 2017 si è purtroppo già verificato un caso riportato nel nostro database. **(3)**

E' proprio di questi giorni la notizia che i futuri posti del cockpit potrebbero essere fatti di un innovativo tessuto **capace di monitorare lo stato di salute dei piloti.**

Il progetto prende il nome di **Active Simulator Cockpit Enhancement** e punta a sviluppare una nuova cabina di pilotaggio di un aereo regionale dotata di avanzate funzioni hardware e software di cui forse la più sensazionale riguarda appunto quella della stoffa dei sedili. Per la precisione, nel sito della Commissione Europea che lo sponsorizza è specificato quanto segue:

"The objective is to develop HW & SW to enhance the current Active Cockpit Simulator integrating an advanced Ground Station Console configuration for a new Regional Aircraft Concept of Operation. It will allow performing the Human Factor Validation of CS2 LPA PT3 Reduced Cockpit Workload Technologies in a new generation Test Environment."

Il progetto fa parte dei programmi CORDIS (4) della UE con un costo stimato di 2.022.000 euro ed è stato finanziato parzialmente dalla Commissione Europea che ha già distribuito 1,475.400 euro alle tre parti coinvolte: la spagnola *Servicios de Tecnologia Ingenieria e Informatica*, che guida lo studio, la greca *Paragon* e la università del Regno Unito di Nottingham Trent. Quest'ultima diretta dal professor Tilak Dias si occuperà delle ricerche sul tessuto capace di diagnosticare lo stato di salute in modo assolutamente non invasivo. Le fibre che compongono la stoffa conterrebbero sensori e rilevatori capaci di tenere sotto controllo le temperature, battiti del cuore, respirazione ed altri parametri capaci di monitorare lo stato di salute degli equipaggi.

E' prevedibile comunque che l'intero progetto, una volta concretizzato, abbia come obiettivo lo studio dei punti deboli dell'attuale sistema come ad esempio la stanchezza ("fatigue"), per cercare di smussare le attuali criticità che lo caratterizzano. E' indubbio infatti che preso di per se stesso il fatto di poter valutare in tempo reale lo stato di salute dovrebbe essere di ben scarsa utilità pratica per le operazioni dei voli.

(1) "Piloti Malati. Quando il pilota non scende dall'aereo" Antonio Bordoni. Logisma Editore 2015

(2) ICAO, Annesso 13, Chapter 1, Definitions

(3) Il 30 marzo 2017 il primo ufficiale del volo Minneapolis-Albuquerque di anni 57, è morto ai comandi del Boeing 737 American Airlines poco prima dell'atterraggio ad Albuquerque.

(4) Servizio Comunitario di Informazione in materia di Ricerca e Sviluppo
http://cordis.europa.eu/programme/rcn/702246_it.html

Newsletters emesse nel corso del 2017:

(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "Other Investigation Reports")

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile) ./.
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
- 30/2017:** LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
- 31/2017:** UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
- 32/2017:** QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)

www.air-accidents.com