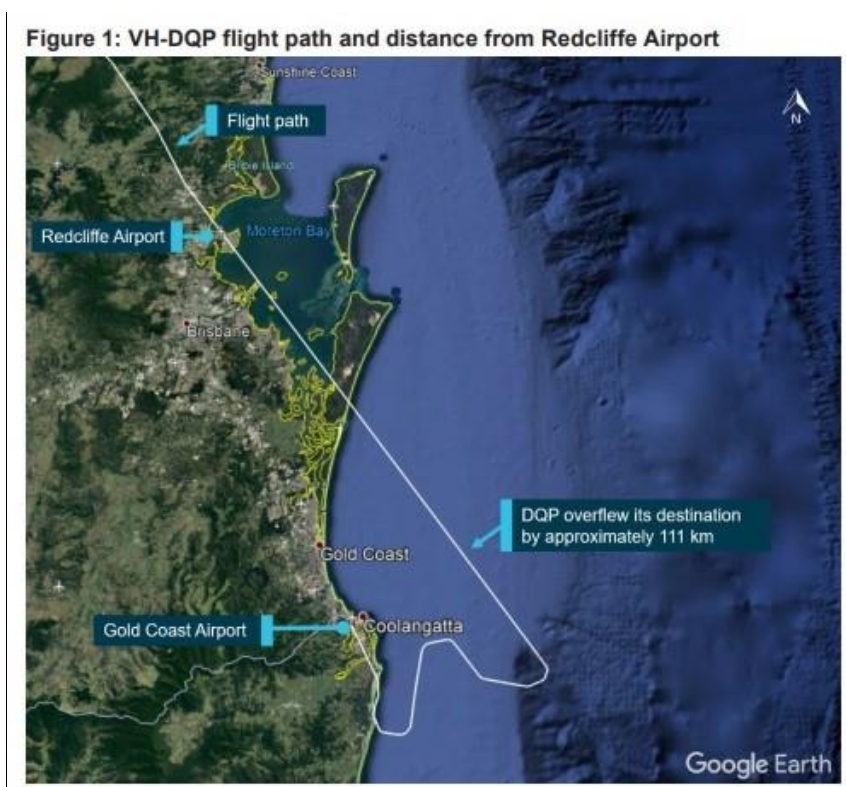


## IPOSSIA: PILOTA INCOSCIENTE PER 40 MINUTI

Nel pomeriggio del 2 luglio 2020, il pilota di un aereo Cessna 208B, registrato VH-DQP (1), stava effettuando un ferry flight da Cairns a Redcliffe, nel Queensland, in Australia. Dopo aver incontrato condizioni di ghiaccio non previste e scarsa visibilità a causa delle nuvole, il pilota è salito da 10.000 ft a 11.000 ft. Quando il velivolo era a circa 53 km a ovest-nord-ovest del Sunshine Coast Airport, il controllo del traffico aereo ha cercato di contattare il pilota per coordinarne la discesa verso la destinazione di Redcliffe. Nessuna risposta è stata ricevuta dal pilota in quel momento e per i successivi 40 minuti. Durante questo periodo, il controllo del traffico aereo, con l'assistenza dei piloti degli aerei vicini, ha fatto ulteriori tentativi di ristabilire i contatti-radio ma senza successo.

Quando l'aereo si trovava a circa 111 km a sud-sud-est della destinazione prevista, il pilota si è svegliato e le comunicazioni sono state ristabilite. Il pilota è stato istruito dal controllo del traffico aereo ad atterrare all'aeroporto di Gold Coast.



L'immagine tratta dalla pagina 3 del rapporto NTSB, mostra la notevole distanza percorsa superando l'aeroporto di destinazione, Redcliffe.

L'ATSB, Australian Transport Safety Bureau, ha aperto una inchiesta che si è conclusa il 26 maggio 2021, appurando che il pilota stava probabilmente sperimentando un livello di fatica a causa di sonno inadeguato nella notte precedente, particolare questo che ha causato l'incidente. Inoltre, operando il volo a 11.000 piedi con l'uso intermittente di ossigeno supplementare, il pilota ha sperimentato anche uno stato di ipossia. L'ipossia ha probabilmente esacerbato la fatica del pilota e ha contribuito a far cadere addormentato il pilota.

L'ATSB nel suo rapporto da noi incluso nel nostro database, mette in evidenza i problemi di sicurezza generali che emergono dai risultati di questa inchiesta ribadendo che una delle priorità per gli equipaggi è la *fatigue* che è uno stato fisico e psicologico tipicamente causato da una veglia prolungata e/o da un sonno inadeguato. La maggior parte delle persone generalmente sottovaluta il proprio livello di stanchezza e allo stesso tempo tende a sopravvalutare le proprie capacità. L'incidente sottolinea l'importanza che i piloti controllino la propria salute e il proprio benessere, per assicurarsi di essere ben riposati, specialmente quando si conducono operazioni con un solo pilota.

Il rapporto avverte che, anche se l'ipossia lieve non è nota per compromettere la cognizione complessiva del soggetto, si è appurato che essa aumenta la fatica e diminuisce il vigore. **I sintomi di ipossia possono iniziare molto sottilmente ad altitudini basse e possono mostrarsi sotto i 10.000 piedi per le persone che sono fumatori, non in forma o che stanno combattendo una malattia.**

Il pilota (di cui il rapporto non fornisce l'età), interrogato, ha dichiarato di aver avuto un sonno disturbato la notte prima del volo, problema questo che era divenuto ricorrente, a fasi alterne, negli ultimi 1-2 anni. La notte prima dell'incidente, il pilota è andato a letto alle 22.30 e si è svegliato tra le 0500 e le 0530. Il pilota ha riferito di sentirsi un po' stanco in quel giorno, ma riteneva di essere in grado di volare.

L'ipossia è il risultato di una mancanza di ossigeno ai tessuti del corpo. Il tipo più comune di ipossia in aviazione è l'ipossia da altitudine (ipobarica). L'ipossia può essere prevenuta pressurizzando l'aereo o respirando ossigeno supplementare. Il VH-DQP non era pressurizzato.

L'insorgenza dell'ipossia può essere insidiosa e non essere necessariamente notata da un pilota. I sintomi dell'ipossia da altitudine rilevanti consistono in sonnolenza, difficoltà di parola, confusione, compromissione della cognizione e del processo decisionale. Si può giungere anche alla perdita di coscienza.

Secondo l'ICAO, Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, i sintomi diventano più pronunciati al di sopra dei 10.000 piedi.

Gli studi hanno indicato che l'ipossia tra 8,000-12,000 ft non compromette la cognizione complessiva, ma già a FL 120, può aumentare la fatica e ridurre il vigore. Questi effetti, come detto, possono essere subdoli e variare dallo stato di salute dell'individuo.

(1) Cessna 208 , VH-DQP, c/n 208B2069, l'aereo era privato.

### *Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)*

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio



"Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:  
[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)