

Al Pilota di Supporto

LETTERA DI INFORMAZIONE per il pilota abilitato ad operare nella funzione di pilota di supporto da consegnare a cura del pilota sul cui certificato medico di II Classe è stata apposta la limitazione OSL.

Considerazioni generali

Le informazioni che seguono sono brevi note per aiutarLa nel compito di pilota di supporto.

Il pilota che dovrà assistere durante il volo è stato giudicato non idoneo a volare da solo quale pilota privato dall'AMS, ma è stato giudicato idoneo a volare con un pilota di supporto.

Sebbene ciò può risultare piuttosto allarmante dal punto di vista medico, gli *standard* per questa categoria sono comunque elevati, e senza dubbio, questi piloti possono essere considerati in grado a condurre una vita normale. Le probabilità che si possa verificare qualche problema durante il volo sono pertanto remote.

Tuttavia, come per ogni altro aspetto della sicurezza del volo, anche le possibilità remote devono essere valutate e per quanto possibile eliminate.

Questo è il motivo della limitazione ad operare con un pilota di supporto.

A meno che non sia subentrato nei comandi, come pilota di supporto, Lei è in soprannumero e non può registrare a suo favore nessun tempo di volo. L'aeromobile deve avere necessariamente i doppi comandi.

Lei deve essere in possesso della relativa licenza e delle abilitazioni necessarie e dovrebbe essere stato portato a conoscenza delle condizioni mediche del pilota che deve assistere e dei problemi che potrebbero intervenire durante il volo e che potrebbero essere dovuti ad una incapacità acuta o subdola in un pilota che altrimenti è perfettamente normale.

Potrebbero invece essere presenti alcune condizioni stabili (ad esempio una grave riduzione della capacità visiva di un occhio o un arto amputato) che possono causare difficoltà in particolari circostanze.

Quando si vola con un pilota che potrebbe soffrire di alcune forme di incapacitazione, Lei deve prestare particolare attenzione nelle fasi critiche del volo come ad esempio il decollo e l'atterraggio.

Può essere utile in questi casi utilizzare *check-list* preordinate così come avviene durante i voli commerciali.

Se il suo pilota diventa incapacitato, ci sono due priorità da attuare: il mantenimento in volo del velivolo e cercare di evitare interferenze sui comandi.

Il migliore aiuto in questa situazione è l'uso ininterrotto della cintura di sicurezza fissa al sedile che assicuri anche le spalle (senza trazione inerziale).



Ulteriori punti da considerare sono i seguenti:

Lei deve controllare il certificato medico del suo PIC al fine di verificare se la restrizione medica è associata all'uso di un aeromobile con comandi appositamente adattati, o ad uno specifico tipo di velivolo. Se è così, si assicuri che il suo PIC sia idoneo per questa tipologia.

Prima del volo, discuta con il suo PIC le circostanze in cui dovrebbe intervenire e prendere il controllo dell'aeromobile. Durante questa discussione, stabilisca se il suo PIC desidera che Lei svolga alcuni compiti ausiliari come membro di equipaggio.

Se è così, questi compiti dovrebbero essere chiaramente specificati per evitare confusione tra Lei ed il PIC durante il volo. Ciò è particolarmente importante quando le situazioni evolvono rapidamente e l'aeromobile è vicino al suolo, per esempio, durante il decollo o nella parte finale di approccio dell'atterraggio.

Tenga in considerazione che lei non è proprio un passeggero, ma può in qualsiasi momento, durante il volo, essere chiamato a prendere il controllo dell'aeromobile. Pertanto, dovrà rimanere vigile a queste possibili situazioni tutto il tempo. Deve considerare che un incidente può avvenire con due piloti qualificati a bordo quando entrambi i piloti pensano che l'altro sia ai comandi. Una modalità di comunicazione deve essere definita tra Lei e il suo PIC in modo che entrambi sappiate chi ha il comando dell'aeromobile in ogni momento del volo. Comunicazioni verbali del tipo *"Io ho il controllo"* da uno dei piloti e la comunicazione di risposta *"Tu hai il controllo"* da parte dell'altro pilota è un modo semplice ed appropriato per questa finalità.

Allo scopo di evitare distrazioni o confusioni al PIC durante il volo, Lei dovrebbe tenere mani e piedi lontani dai comandi a meno che situazioni di emergenza non richiedano di prendere il controllo dell'aeromobile.

ENAC

Aero Medical Section

Il Responsabile

Dott. Antonello Furia

