

AI PILOTI BONUS SUL CARBURANTE RISPARMIATO

Questo sinceramente ci giunge nuovo. Leggendo un rapporto investigativo su un “serio” incidente occorso ad un Boeing 757 islandese (1) abbiamo appreso che la compagnia in questione prevedeva nel suo contratto di lavoro un bonus per gli equipaggi denominato “fuel bonus”. Nella conclusione del rapporto si può leggere che “L'operatore di volo e la Airline Pilot Association hanno rimosso i bonus per il carburante dal contratto salariale degli equipaggi a partire dal maggio 2020” e questo, si deve presupporre, come conseguenza di quanto accaduto sul volo da Keflavik a Manchester il 23 febbraio 2017. Avvertiamo subito che malgrado la data dell'evento, il rapporto conclusivo è stato pubblicato il 15 marzo 2021. (2)

Il volo Icelandair 440 era previsto in partenza dall'aeroporto di Keflavik alle 08:00Z del 23 febbraio 2017, per l'aeroporto di Manchester. Il crew non aveva preso visione di alcuna informazione meteorologica significativa (SIGMET) prima del volo, ma sapeva che all'arrivo si sarebbe incontrato vento. Per questo motivo, prevedendo possibili diversioni, prima del decollo venne aggiunta una tonnellata di carburante. A causa dello sghiacciamento dell'aereo il decollo effettivo avveniva alle **08:33Z**. Le previsioni meteo sia per l'aeroporto di Manchester che per quello alternativo, Liverpool, erano al di sopra dei minimi meteorologici. Tuttavia, erano state emesse delle SIGMET che interessavano l'aeroporto di destinazione e quello alternato. Il decollo dall'aeroporto di Keflavik, la fase di salita, così come buona parte di crociera sono stati tranquilli. Il Comandante era il pilota che conduceva il volo (PF).

Durante la discesa verso Manchester, un volo precedente aveva riattaccato due volte a causa del *wind shear* e aveva scelto di procedere su altro scalo. L'equipaggio del volo 440 informava l'operatore di Manchester che stava entrando in holding. Dopo aver completato un *holding pattern* sul punto ROSUN a FL110, l'equipaggio concordava che se non fosse stato possibile atterrare all'aeroporto di Manchester a causa delle condizioni di vento forte, avrebbero deviato direttamente all'aeroporto di Liverpool. L'ATC veniva informato delle loro intenzioni. Durante il successivo avvicinamento ILS per la RWY 23R il velivolo incontrava una moderata formazione di ghiaccio.

Alle **10:48:13**, l'equipaggio entra in contatto con la torre di Manchester e riceve l'autorizzazione ad atterrare sulla RWY 23R. Secondo il comandante, il velivolo incontrò una forte turbolenza durante l'avvicinamento finale e intorno agli 800 piedi fu chiaro che l'avvicinamento non poteva essere continuato a causa della turbolenza. Alle **10:51:39**, l'equipaggio avvisava la torre di Manchester di aver eseguito un *go-around*. A questo punto, secondo il FDR, il volo 440 aveva poco meno di 4,9 tonnellate di carburante rimanente.

L'equipaggio iniziava il *go-around*, salendo a 3500 piedi, e poi devia verso l'aeroporto di Liverpool.

Alle **10:58:44**, l'equipaggio contatta il radar di Liverpool e comunica di essere pronto a iniziare l'avvicinamento. Alle **10:59:27**, il radar di Liverpool lo autorizza all'avvicinamento per la RWY 27.

Alle **11:03:12** l'equipaggio del volo 440 avverte la torre che sono stabilizzati sul localizzatore per la pista 27. La torre di Liverpool risponde che sono autorizzati ad atterrare. L'equipaggio configura il 757 per l'atterraggio e seleziona i flaps a 25.

Secondo il comandante, il velivolo incontrò una forte turbolenza durante l'avvicinamento finale. Passati i 1000 piedi, il vento era di circa 73 nodi e intorno agli 800 piedi si era attivato un avviso di *wind shear*.

Alle **11:06:36**, l'equipaggio del volo informa la torre di Liverpool di aver eseguito un *go-around* a causa del *wind shear*. Secondo l'FDR, il volo 440 aveva poco più di 3,9 tonnellate di carburante rimanente. Dopo che il *go-around* era stato avviato, il volo sperimentava nuovamente una forte turbolenza. A questo punto l'equipaggio notava che stavano raggiungendo il loro carburante minimo di diversione di 3664 kg. Avevano ancora 1950 kg da bruciare prima di raggiungere la riserva finale di 1714 kg.

Alle **11:09:35**, l'equipaggio contatta Liverpool Radar informando che il volo stava andando a corto di carburante chiedendo un aeroporto alternativo nelle vicinanze. Il comandante chiama in cabina di pilotaggio un suo collega pilota che sapeva stava viaggiando su quel volo chiedendogli che lo aiutasse a localizzare le carte degli aeroporti nella libreria stivata sotto il sedile del pilota, poiché l'ATC aveva dato opzioni su aeroporti alternativi come Leeds che non erano nel database del sistema informatico di volo. Alle **11:10:37**, il radar di Liverpool informa l'equipaggio che l'aeroporto di Leeds poteva accettarli e l'equipaggio rispose che puntavano su Leeds. Purtroppo a bordo non veniva trovata alcuna carta di atterraggio per l'aeroporto di Leeds e in cabina di pilotaggio nessuno aveva esperienza e conoscenza operativa dell'aeroporto. Venivano pertanto richieste all'ATC informazioni sulla pista e sulla frequenza ILS. L'equipaggio di volo riesaminava la situazione. Erano scesi sotto il carburante minimo di diversione e l'aeroporto di Leeds si trovava ora a una distanza di 50 NM. Veniva presa la decisione di riprovare su Manchester dal momento che avevano familiarità con quell'aeroporto. Manchester era molto più vicino di Leeds ma era interessato ancora da forti raffiche di vento.

Erano le **11:15:31**, quando l'equipaggio contatta l'ATC chiedendo di deviare verso Manchester a causa emergenza carburante. Manchester vettorava il volo per un approccio ILS alla RWY 23R. Secondo il comandante, l'aereo incontrava gravi turbolenze durante l'avvicinamento finale e l'autopilota aveva difficoltà a mantenere il localizzatore e il glideslope. L'equipaggio aveva configurato il velivolo per l'atterraggio e aveva selezionato flaps 25. Alle **11:27:22** infine il B757 della Icelandair atterrava all'aeroporto di Manchester. Si appurava che, secondo il FDR, il volo 440 aveva 2,7 tonnellate di carburante rimanente. Questo numero significava 986 kg sopra la riserva finale di carburante, o circa 20 minuti di volo prima di utilizzare la riserva finale.

Sull'incidente veniva avviata una inchiesta ufficiale. Dalle dichiarazioni del comandante si apprendeva che egli pur essendo stato informato dei venti che avrebbe incontrato all'arrivo, non aveva però preso visione dei SIGMET (3) che pure erano stati emessi in merito. La compagnia in questione è stata sollecitata ad istruire gli equipaggi ad effettuare briefing esaustivi prima dell'effettuazione dei voli. Un intero capitolo è stato dedicato poi alla questione dei "buoni-carburante" (4)

"L'indagine ha rivelato che l'operatore di volo pagava ai suoi piloti dei bonus per il carburante, basati sul programma di risparmio di carburante. Questi bonus venivano pagati due volte l'anno, in base al risparmio di carburante per i 6 mesi precedenti. Questi bonus per il carburante facevano parte del contratto salariale tra l'operatore di volo e l'Associazione dei piloti di linea.

I bonus per il carburante venivano pagati due volte l'anno, in base alla performance degli equipaggi circa la conservazione del carburante e l'utilizzo di un minimo di carburante extra [parametro XTRAF parametro]."

Come abbiamo riportato in apertura, questa policy aziendale è stata rimossa a partire dal maggio 2020 e la compagnia dovrà attenersi a quanto stabilito dalle nuove norme EASA per la pianificazione del carburante. (5).

Il rapporto completo su questo incidente è già stato caricato nel nostro sito sotto la sezione "Other Investigation reports"

- (1) L'aereo immatricolato TF-FIP (c/n 30423/916) è un Boeing 757/200 in servizio con i colori della compagnia Icelandair.
- (2) Il rapporto finale è stato emesso dall' *Icelandic Transportation Safety Board* con il numero 17-018F005.
- (3) SIGMET è l'acronimo di SIGNificant METeorologic information, "Informazioni meteorologiche significative d'area". Si tratta di un messaggio che riguarda fenomeni meteorologici, osservati e/o previsti, di forte intensità all'interno delle FIR - Flight Information Region.
- (4) Capitolo 2.8 "Fuel bonuses"
- (5) Nell'avviso di proposta di modifica 2016-06 (A), l'EASA16 ha introdotto un approccio basato sulle prestazioni per la pianificazione del carburante, la selezione degli aerodromi e la gestione del carburante in volo. Questo avviso è stato evidenziato e chiarito dall'EASA attraverso il lavoro nell'ambito di RMT.0573 "Pianificazione e gestione del carburante/energia" che dovrebbe essere completato nel 4° trimestre del 2021. Secondo l'EASA, l'attuazione efficace di RMT.0573 dovrebbe garantire che le informazioni meteorologiche significative (SIGMET) siano considerate quando si seleziona un aeroporto alternativo.

NL 18/2021 ; 30 marzo 2021

Se avete colleghi, conoscenti interessati alla sicurezza volo, fateli iscrivero alla nostra Newsletter.

Tre semplici passaggi:

- ① *Andate sul sito www.air-accidents.com*
- ② *Cliccate in alto a destra su "Contacts"*
- ③ *Entrate in "Newsletter Subscription Request" e fornite la email*

QUESTO E' TUTTO ! Il servizio è gratuito. Sarete sempre informati sulla safety aeronautica.



www.air-accidents.com

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