

L'IMPORTANZA DELL'ESPERIENZA DEI PILOTI

L'opinione pubblica, giustamente, sta diventando molto sensibile circa l'argomento dell'esperienza maturata da coloro che siedono nella cabina di pilotaggio degli aerei di linea. La cerimonia svoltasi a Buffalo il 12 febbraio scorso ne è l'ennesima riprova.

Ci sono incidenti aerei che lasciano il segno e costituiscono pietre miliari per il progresso nella sicurezza del volo. L'incidente di Buffalo alla Colgan Air è indubbiamente uno di questi.

La notte del 12 febbraio 2009, Colgan Air volo 3407, in servizio come Continental Connection, si schiantò in località Clarence nei pressi dell'aeroporto di Buffalo durante la fase di avvicinamento. Tutti i 49 occupanti del volo perirono e insieme ad essi anche una persona a terra. L'aereo era un Bombardier Dash 8-Q400.

Nel suo rapporto finale pubblicato nel febbraio 2010, l'NTSB ha emesso ben 25 raccomandazioni rivedendo regole che vanno dagli standard di assunzione dei piloti, ai requisiti di formazione e qualifica dei piloti, agli standard per le attività di volo basate sulla scienza e la gestione del riposo e della fatica. (1)

Parliamo di questo incidente in quanto il 12 febbraio di quest'anno si è svolta a Buffalo una cerimonia per ricordare le vittime dieci anni dopo la tragedia. Nel corso della cerimonia sono intervenute personalità dell'aviazione civile, del mondo politico statunitense e si è trattato di temi di stretta attualità fra i quali merita attenzione **il timore ormai diffuso fra l'opinione pubblica che il continuo incremento del traffico e la scarsità di piloti portino le compagnie aeree a mettere ai comandi dei velivoli equipaggi con scarsa esperienza.** Quest'ultimo termine può significare sia l'essere alle "prime armi" come non aver avuto un adeguato addestramento. Entrambi questi aspetti sono stati messi sotto accusa dal rapporto Colgan Air il quale pertanto è quanto mai attuale nei suoi contenuti. (2)

Come si può facilmente intuire il problema non è che manchino giovani disposti a dedicarsi a questa professione, quanto il particolare che una volta preso il brevetto un buon pilota si può diventare solo con l'esperienza sul campo, ovvero maturare ore di volo in cabina di pilotaggio. Ma ciò può anche non bastare in quanto, altro elemento basilare, è l'esperienza maturata su quello *specifico* modello che si sta portando.

Nel caso di Colgan Air 3407:

Il comandante di anni 47 aveva accumulato 3.379 ore di volo di cui 111 sul Q400;

La co-pilota di anni 24 aveva accumulato 2.244 ore di volo di cui 774 sul Q400

Il dodici febbraio scorso i familiari delle vittime del volo Continental 3407 hanno trascorso 90 minuti con il segretario dei trasporti Usa e funzionari dell'aviazione. Al termine dell'incontro il gruppo dei congiunti si è detto fiducioso che da parte dell'amministrazione Trump non vi saranno

azioni per eliminare la legge sulla sicurezza dell'aviazione che il Congresso approvò proprio sulla scia di quell'incidente che ha ucciso 50 persone a Clarence dieci anni fa.

Diversi i punti sul tappeto discussi con il segretario dei trasporti Elaine Chao e l'amministratore federale per l'aviazione, Daniel Elwell. Fra questi merita di venir ricordata la richiesta fatta dai familiari circa la creazione di un database per impedire alle compagnie aeree di assumere piloti che avessero avuto problemi al simulatore. (3)

Per spiegare il motivo di questa richiesta va ricordato che durante le investigazioni sull'incidente si appurò che il training dell'equipaggio risultava carente e la causa probabile della sciagura (4) fu determinata dalla *“ risposta inappropriata del capitano all'attivazione dello stick shaker, che ha portato allo stallo aerodinamico dal quale l'aereo non ha recuperato. Fattori contributivi all'incidente:*

- (1) l'incapacità dell'equipaggio di condotta di monitorare la velocità in relazione alla bassa velocità,*
- (2) l'incapacità dell'equipaggio di rispettare le procedure sterili in cabina di pilotaggio,*
- (3) la mancata gestione da parte del capitano di un efficace monitoraggio del volo,*
- (4) procedure inadeguate di Colgan Air per la selezione della velocità e gestione del volo durante gli avvicinamenti in condizioni di ghiaccio.*

Secondo l'NTSB la risposta del capitano all'attivazione dello shaker sarebbe stata quella corretta se l'addestramento da parte dell'operatore fosse stato condotto in modo adeguato. Infatti il capitano non è ricorso all'azione dello stick per diminuire l'angolo di attacco in modo tale da poter recuperare la situazione di stallo, ma al contrario *“ i suoi input di controllo del volo impropri hanno finito per esacerbare la situazione.”* [The captain's inappropriate aft control column inputs in response to the stick shaker caused the airplane's wing to stall.] (5)

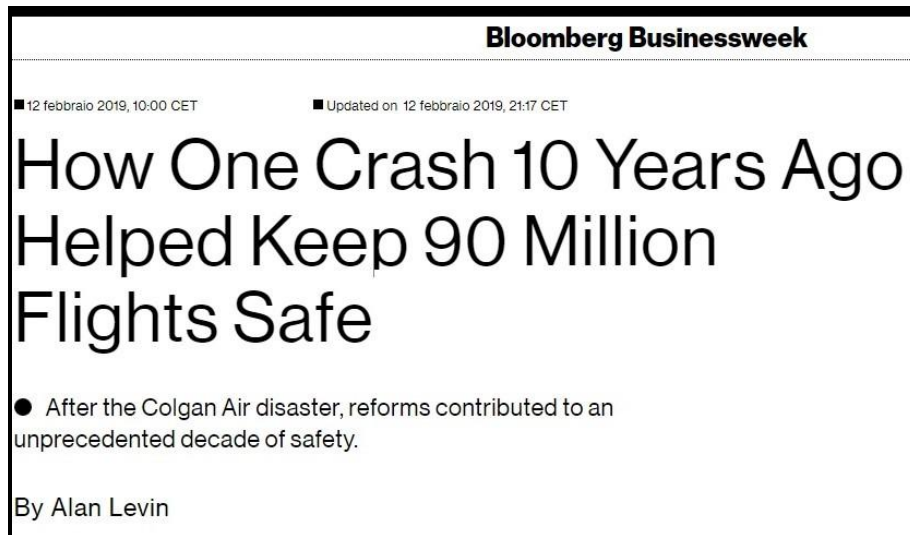
L'addestramento viene specificatamente tirato in ballo al punto 35 delle conclusioni:

“L'attuale addestramento che l'operatore fornisce per uscire da una condizione di stallo durante la fase di avvicinamento non è sufficiente a mettere in atto le corrette azioni che sono necessarie per recuperare dallo stallo stesso.” [The current air carrier approach-to-stall training did not fully prepare the flight crew for an unexpected stall in the Q400 and did not address the actions that are needed to recover from a fully developed stall] (6)

Durante l'incontro del 12 febbraio non si poteva non toccare l'argomento delle 1500 ore. In particolare il segretario Chao ha rassicurato le famiglie sul timore che l'amministrazione Trump sarebbe intenzionata a modificare la parte più controversa della legge, che impone ai piloti e ai copiloti di avere 1500 ore di esperienza prima di essere messi in linea presso una compagnia aerea. Poiché l'incidente di Colgan è stato in definitiva attribuito alla perdita di controllo, la FAA ha imposto alle compagnie aeree di fornire, a partire dal 12 marzo 2019, una formazione aggiuntiva sulla prevenzione e il recupero. Anche i requisiti per ottenere un certificato ATP sono stati modificati per includere un nuovo requisito per il corso di formazione sul programma di certificazione. Questi nuovi requisiti di addestramento basati su simulatore includono anche

l'esecuzione di manovre e procedure manuali come volo lento, perdita di velocità affidabile, oltre alle manovre di recupero da stalli con attivazione stickpusher.

Ma l'incidente Colgan Air ha anche contribuito a evidenziare un nervo scoperto dell'aviazione civile: il fattore stanchezza ("fatigue").



La copertina del servizio di Bloomberg Businessweek del 12 febbraio 2019

Infatti nelle sue conclusioni finali viene specificato che:

“Sfortunatamente, nel settore dell'aviazione, le decisioni legate alla fatica - come il numero minimo di assunzioni di equipaggi, gli orari di servizio dell'equipaggio e il pendolarismo - sono decisioni che troppo spesso riflettono l'economia del settore, piuttosto che i dati della scienza della fatica e delle prestazioni umane. La tragedia di questo incidente è che ciò che abbiamo scoperto nelle indagini, lo sapevamo già. La FAA parla della massima priorità della sicurezza. Lo slogan di Colgan Air è di non accettare compromessi sulla sicurezza. I piloti vogliono una professione sicura. Tuttavia, se siamo seriamente preoccupati per la sicurezza, dobbiamo stabilire un sistema aeronautico che riduce al minimo l'affaticamento del pilota e assicuri che gli equipaggi di condotta possano lavorare riposati e adatti al servizio. Volare stanchi significa volare pericolosamente, ed è una pratica che deve finire.” (7)

Un incidente insomma che rappresenta davvero uno spartiacque per i naviganti, anche se fra i piloti Usa rimane il rammarico per il fatto che tutte le riforme recentemente varate sulla stanchezza e sugli orari di riposo hanno pesantemente discriminato gli equipaggi di aerei tutto-merci. (8)

- (1) NTSB/AAR-10/01 , PB 2010-910401
- (2) Per tutti vedi quanto pubblicato in data 12 febbraio 2019 da <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-02-12/the-colgan-air-crash-helped-keep-90-million-flights-safe> circa il comandante del volo 3401 Marvin Renslow : *“Renslow’s flying skills also came into question. Records revealed that he had repeated difficulty passing the flight tests pilots undergo as they qualify for new planes or periodically demonstrate proficiency. In all, he had outright failures on six occasions, an unusually high number, according to the NTSB.”*
- (3) Esplicativa in merito una delle raccomandazioni contenuta nel rapporto: *“Require all 14 Code of Federal Regulations Part 121 air carrier operators to establish training programs for flight crewmembers who have demonstrated performance deficiencies or experienced failures in the training environment that would require a review of their whole performance history at the company and administer additional oversight and training to ensure that performance deficiencies are addressed and corrected”* (pagina 159)
- (4) Pagina 155 del rapporto: *“Probable Cause”*
- (5) Pagina 151 del Rapporto
- (6) Pagina 153 del Rapporto
- (7) Messo a verbale dal Chairman dell’NTSB Deborah Hersman; *Notation 8090A Chairman Hersman, Concurring*, Pagina 162 e seguenti del Rapporto.
- (8) Sull’argomento vedi la nostra newsletter 10/2015 *“Piloti cargo (Usa) discriminati”*

Safety Newsletter 22/2019 del 2 Maggio 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 più? (18 aprile 2019)
- 21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)