

SINISTRA O DESTRA? QUANDO IL CONTROLLORE SBAGLIA

15 dicembre 2016 aeroporto di Los Angeles.

Un Boeing 777 della compagnia di Taiwan EVA AIR decolla dalla pista 07R diretto a Taipei. Staccate le ruote dalla pista viene autorizzato a contattare il settore partenze dove viene istruito a salire a 7000 piedi sulla rotta di **090**. Passano pochi secondi e l'aereo riceve l'istruzione **"turn left heading 180"**.

Per un aereo che sta procedendo su prua 090 girare a sinistra per prendere rotta 180 significa effettuare una virata di ben 270 gradi.

Dopo il decollo del volo Eva Air (BR15) dallo stesso aeroporto di Los Angeles era partito, questa volta dalla pista 06R, il Boeing 787 di Air Canada (AC788) diretto a Toronto. Anche questo aereo era stato istruito a salire a 7000 piedi.

Quando Eva Air inizia la sua virata a sinistra per ottemperare alle istruzioni ricevute e in pratica si dirige verso nord, si genera un potenziale conflitto tra il Boeing 787 e il B777.

A questo punto il controllore accorgendosi della situazione istruisce Eva Air **"to turn right heading 180"** ma l'equipaggio del volo BR15 pur confermando ricezione del messaggio continuava la sua virata a sinistra. Il controllore comandava allora di fermare la salita e in un tentativo di sbrogliare la situazione istruiva il BR15 **"to turn left onto a heading 270"**. ma il Boeing 777 continuava a dirigersi a nord. **"What are you doing now?"** chiede il controllore con voce piuttosto preoccupata.

Risposta che giunge dal cockpit del B777 : **"confirm heading"**

Risposta del controllore: **"turn southbound now"**

Risposta del B777: **"left or right?"**

Definire paradossale la situazione che si era venuta a creare è dir poco.

Tornando all'Air Canada, il 787 era stato nel frattempo istruito a salire a 12.000 piedi accelerando la salita.

Ma anche se il potenziale conflitto fra i due velivoli era stato risolto, per il B777 di Eva Air si prospettava ora un altro pericolo: proseguendo verso nord ad una quota di 4900/5000 piedi, di fronte al velivolo si trovavano picchi montagnosi che si elevano fino a 6653 piedi.

Eliminato il pericolo di uno scontro in volo il controllore istruiva il 777 a salire a 7000 piedi e ora finalmente l'aereo iniziava a puntare a destra. Nel corso di questo suo peregrinare il 777 sorvolava la sommità del Monte Wilson (5715 feet MSL) a una distanza di 0.3 miglia alla quota di 6000 piedi.

Entrambi i voli proseguivano poi verso le rispettive destinazioni senza ulteriori problemi. La FAA ha aperto un'inchiesta emettendo nel frattempo un comunicato preliminare.

Il comunicato della FAA:

The air traffic controller who was handling EVA instructed the pilot to make a left turn to a 180 degree heading. She meant to tell the pilot to make a right turn to a 180 degree heading. The pilot turned to the left.

The controller quickly realized EVA was turning in the wrong direction. She took immediate action to keep EVA safely separated from an Air Canada jet that had departed LAX off the north runway complex. Those planes remained the required distance from each another.

The controller then turned her attention to getting EVA to turn south. The controller issued the EVA pilot a series of instructions to get him to turn south.

The controller wanted to make sure the EVA aircraft was safely above or away from nearby terrain. FAA regulations require aircraft to be at least 3 miles away laterally or 2,000 feet vertically above obstacles such as mountains.

Circa l'accaduto e in attesa di conoscere l'esito dell'inchiesta:

- 1) L'istruzione (errata) data dall'ATC di una virata di 270 gradi avrebbe dovuto essere immediatamente "questionata" da parte dell'equipaggio;
- 2) Con tutta evidenza il problema si è posto in quanto non si sono seguite rotte di uscita ufficiali programmate (SID);
- 3) Fraseologia non standard usata dall'ATC.

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"
- 39/2016 (1 novembre): ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO
- 40/2016 (5 novembre): PILOTA PREMIATO, CONTROLLORI SOSPESI PER UNA RUNWAY INCURSION
- 41/2016 (8 novembre): SCOPPIA MOTORE A UN B767 IN FASE DI DECOLLO
- 42/2016 (17 novembre): ANDE SEGRETE, CORPI CONGELATI DI PILOTI E RELITTI TORNANO ALLA LUCE DOPO DECENNI
- 43/2016 (23 novembre): UN ROBOT AL POSTO DEL CO-PILOTA
- 44/2016 (30 novembre): L'INCIDENTE DI MEDELLIN
- 45/2016 (1 dicembre): MEDELLIN, CONFERMATA LA CAUSA CARBURANTE
- 46/2016 (2 dicembre): SICUREZZA VOLO, ESISTE UN PROBLEMA CARBURANTE?
- 47/2016 (5 dicembre): DOPO DUE INCIDENTI (TROPPO RAVVICINATI) CHIUDE TRANSASIA
- 48/2016 (9 dicembre): L'EASA E I PILOTI CON PROBLEMI MENTALI
- 49/2016 (16 dicembre): ATERRAGGIO SENZA ILS: L'ENTE REGOLATORE E' RESPONSABILE?