

SCHIPHOL: PISTA SBAGLIATA PER IL DECOLLO

6 settembre 2019, il Boeing 737-800 della Transavia (1) effettua il rullaggio all'aeroporto di Amsterdam-Schiphol e riceve l'autorizzazione al decollo per la pista 18C. Il volo è diretto a Chania in Grecia.

Forse per l'ora da "red eyes", forse per il buio, forse per la troppa sicurezza con cui vengono condotte operazioni fatte già decine di volte ("complacency") l'equipaggio del volo allinea l'aereo sul Taxiway D in direzione sud, anziché sulla pista 18, e inizia la corsa del decollo. (2) L'errata manovra non sfugge all'attenzione dell'operatore alla torre il quale quando vede che il velivolo ha iniziato ad accelerare su una via di rullaggio, ordina all'equipaggio di fermarsi immediatamente. Da notare che nel momento in cui il Boeing 737 ha iniziato il decollo, nessun altro velivolo o veicolo era presente sulla Taxiway D.

All'ordine di fermarsi, l'equipaggio bloccava il decollo ma rullava tranquillamente fino all'inizio della pista 18C. e procedeva all'immediato decollo, questa volta dalla giusta pista autorizzata. L'equipaggio ha proseguito il volo verso Chania e, dopo l'atterraggio, è stato stabilito un contatto con la compagnia che veniva informata in merito all'evento.

Il Dutch Safety Board ha avviato una indagine su questo incidente definito serio la quale si è conclusa a maggio di quest'anno (3). L'indagine in particolare è stata accentrata su tre aspetti:

- (1) Come è potuto accadere che l'equipaggio di volo abbia avviato un decollo da una pista di rullaggio senza accorgersene?
- (2) Perché l'equipaggio ha continuato il volo, invece di segnalare immediatamente l'accaduto alla compagnia. e i dati del registratore vocale della cabina di pilotaggio non sono stati messi in sicurezza dopo l'evento?
- (3) In che modo fattori legati al layout e al design o al concetto operativo di Schiphol hanno contribuito all'evento?



In queste due immagini, tratte dal Rapporto, è ben visibile (a sinistra) l'errato percorso svolto dal B737 il quale dalla pista di rullaggio "C" si è immesso sull'altra pista di rullaggio "D", (a destra) l'ingrandimento del punto in cui è avvenuto l'errore.

Dalla deposizione dell'equipaggio e dal riascolto delle registrazioni della torre (4) l'evento è stato così ricostruito: *“L'equipaggio ha ricevuto l'autorizzazione al decollo dal controllore del traffico aereo ed è stato indirizzato alla pista di decollo attraverso la via di rullaggio più esterna. Dopo la virata al punto C1, non sono andati sulla pista 18C, ma sulla via di rullaggio D. In quel momento, l'equipaggio si stava preparando per un decollo in rotazione, il che significava che doveva dividere la propria attenzione tra le operazioni in cabina di pilotaggio e la navigazione e le manovre guardando all'esterno. Il controllore del traffico aereo era concentrato su altre attività nella torre e inizialmente non ha notato la svolta del Boeing verso la via di rullaggio D. Una volta che il Boeing si è trovato sulla via di rullaggio D, le caratteristiche divergenti della via di rullaggio rispetto alla pista di decollo (linee, colore dell'illuminazione, ecc.) non erano più sufficientemente distintive per attirare l'attenzione dell'equipaggio e allertarlo che si stava preparando a decollare da una via di rullaggio.”* (4)

Il gruppo di lavoro composto da tutte le autorità coinvolte ha introdotto una serie di misure a breve termine per mitigare il rischio che un aereo decolli dalla via di rullaggio D anziché dalla pista 18C. Tra le misure più importanti vi sono le modifiche alle linee di C1 e l'apposizione di segnaletica supplementare. La mappa degli hotspot (mappa che indica i punti potenzialmente a rischio di Schiphol per i piloti) è stata ampliata per includere la zona intorno a C1, ed è stato emesso un NOTAM il quale richiama gli equipaggi ad una maggiore attenzione. Inoltre, per il momento gli aeromobili che decollano dalla pista 18C dopo il tramonto saranno guidati dal controllo del traffico aereo attraverso la via di rullaggio D, come impostazione predefinita. Queste misure impediranno che eventi simili si ripetano. Inoltre nel corso del prossimo anno, la Task Force lavorerà su ulteriori misure strutturali per mitigare il rischio di decollo da una pista di rullaggio per tutte le piste attive presenti all'aeroporto di Amsterdam Schiphol: pista 18C, pista 24 e pista 27.

Da notare che un evento pressoché simile si era già verificato all'aeroporto di Amsterdam Schiphol il 10 febbraio 2010 allorché un Boeing 737 era decollato da una pista di rullaggio.

Una grave inadempienza è stata infine notificata all'aerolinea in quanto il Manuale Operativo della Transavio precisa alle sue linee-guida che l'equipaggio di volo non deve cancellare il CVR dopo un incidente, ma lo inibisce immediatamente per evitare la cancellazione e arresta il CVR in volo solo quando lo ritiene necessario per proteggere i dati. Tuttavia una volta giunti a Chania, aeroporto di destinazione, la registrazione del CVR, che aveva una durata di due ore, è stata sovrascritta e quindi i dati del CVR relativi all'evento non erano disponibili per l'indagine. In particolare il rapporto esprime seri dubbi sulla decisione dell'equipaggio di proseguire il volo dopo l'errore avvertendo che questo fatto *ha avuto diverse conseguenze sulla comunicazione e sul processo investigativo. In primo luogo, poiché non è stato preso alcun contatto con la compagnia per una consultazione sull'evento prima della partenza; un dialogo di questo tipo potrebbe aumentare la comprensione delle implicazioni per la sicurezza dell'evento e può fornire valide opzioni per le azioni successive. Dopo un incidente grave, il Dutch Safety Board si attende che il capitano consulti la compagnia per ulteriori azioni, anche se ha la responsabilità finale di garantire l'esecuzione sicura del volo.* (5)

Il testo completo del Rapporto è disponibile nel nostro portale sotto la sezione “Other Investigation Reports”.

- (1) PH-HSJ c/n 42150, Boeing 737-800
- (2) Il decollo avveniva alle ore 06.00 ora locale
- (3) Rapporto investigativo n. 2019074 emesso il 20 maggio 2022
- (4) Il CVR, come viene spiegato nell'articolo, non era più disponibile a causa della sovrapposizione delle registrazioni avvenuta dopo 120 minuti di volo.
- (5) Pag. 6 del rapporto.

www.Air-Accidents.com

NL 22/2023 ; 10 giugno 2023

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno

www.air-accidents.com

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.