

L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYE" FLIGHTS

Nessun dubbio che l'incidente occorso a Bergamo al Boeing 737 ungherese che operava per conto di DHL (1) riguardasse un volo che si può far rientrare sotto la casistica dei *red-eye flights*.

L'aereo partito da Parigi alle 02.54 (ora locale) era giunto a Bergamo alle 04.07 ; per definizione appartengono ai red-eyes quei voli che partono tardi nella notte e arrivano presto al mattino successivo. Premesso che anche i voli passeggeri possono rientrare sotto questa tipologia di servizio, tale era ad esempio il caso del volo scomparso Kuala Lumpur-Pechino (MH370) che era decollato dalla capitale malese alle 00.42 , annotiamo tuttavia che al contrario degli equipaggi dei servizi passeggeri chiamati a svolgere servizi sia diurni come notturni, gli equipaggi dei voli cargo, in particolare quelli che svolgono servizi *courier*, debbono per forza di cose operare nelle ore notturne per assicurare la consegna della spedizione entro la mattina successiva all'inoltro.

Il giro di affari dei vettori che assicurano i servizi cargo/courier è notevole. Nella classifica mondiale del *revenue* prodotto nel 2015, al sesto posto -dopo il gruppo AFKL e prima di Emirates- troviamo la FedEx la quale ha dichiarato 26.451.000.000 dollari. La UPS si trova al 33esimo posto con 4.939.000.000 ; come metro di paragone ricordiamo che l'Alitalia in questa graduatoria è situata al 42esimo posto con un revenue di 3.653.000.000 dollari.

E se passiamo invece a dare uno sguardo ai bilanci troveremo che la Fedex ha dichiarato al 31 dicembre 2015 un risultato operativo di 2.519 milioni di dollari contro i 1.584 del 2014, e la Cargolux la maggiore compagnia cargo europea ha dichiarato un profitto di 141 milioni di dollari contro 31 dell'anno precedente.

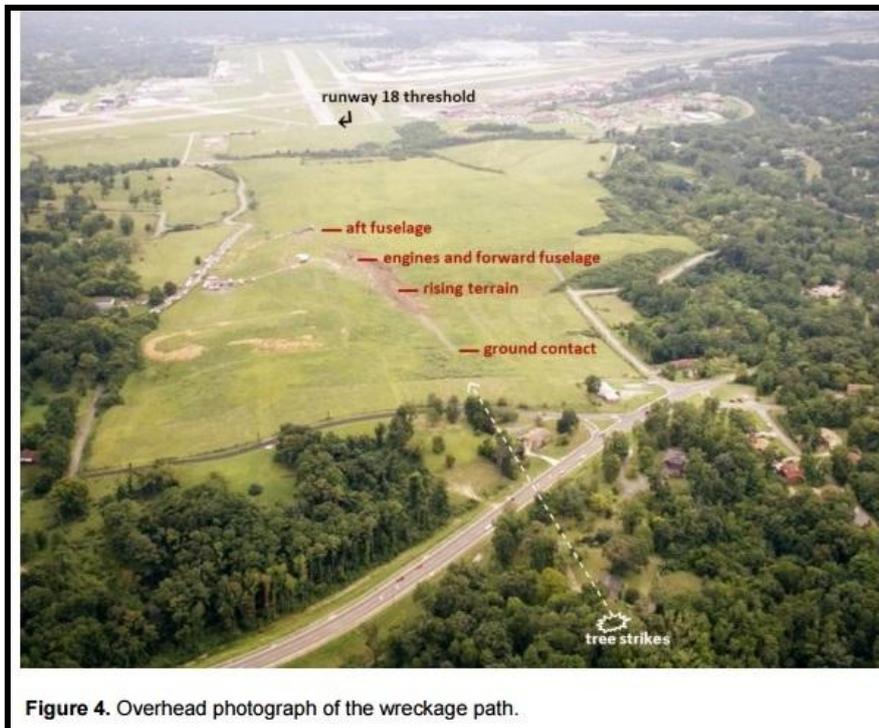
Dietro queste cifre di tutto rispetto vi è tuttavia un mondo pressochè sconosciuto alla gran massa delle persone che quotidianamente frequentano aeroporti per imbarcarsi sui voli di linea. E non ci riferiamo solo la ben nota battuta che la merce -al contrario dei passeggeri- non è solita lamentarsi, bensì riguarda la vita stessa degli equipaggi che conducono questi aerei.

"These schedules over the past several years are killing me."

14 agosto 2013. Un Airbus 300 della UPS impatta il terreno durante la fase di atterraggio a Birmingham in Alabama; entrambi i piloti –uniche persone a bordo- perdono la vita. L'incidente avveniva alle **04.47** ora locale, CDT. (Per inciso l'incidente a Bergamo è occorso alle **04.07**)

Il 20 febbraio 2014 l'NTSB tiene una delle usuali conferenze pubbliche per aggiornare sullo stato delle investigazioni e durante la presentazione viene reso pubblico il contenuto del cockpit voice recorder; fra l'altro si possono udire entrambi i piloti che si lamentano per la scarsità di riposo nelle ore che avevano preceduto il volo. La notizia viene subito ripresa dai media.

*"Before boarding the last flight of his life, UPS cargo pilot Capt. Cerea Beal Jr. confided to a colleague: "These schedules over the past several years are killing me."
Just before takeoff, his co-pilot also expressed concern about fatigue.
In a conversation captured by the cockpit voice recorder, First Officer Shanda Fanning told Beal that she had just gotten a "good sleep," but she was still "so tired."
Both Beal, 58, and Fanning, 37, died last August when their plane, an Airbus A300, crashed just short of the Birmingham, Alabama, airport just before dawn." (2)*



Il luogo dell'incidente all'Airbus UPS, situato a pochi metri dalla testata pista (Immagine tratta alla pagina 8 del rapporto NTSB/AAR 14/02 ; PB2014-107897)



Figure 14. Photograph of the right side of the forward fuselage.

Immagine frontale del relitto Airbus (dalla pagina 39 del Rapporto NTSB)

L'incidente UPS in pratica occorre nella fase finale dell'avvicinamento, quella statisticamente più critica; non a caso anche l'incidente a DHL volo 7332 è avvenuto nella fase di atterraggio. L'incidente UPS e la diffusione delle battute scambiate a bordo inevitabilmente, negli Stati Uniti e non solo, hanno innescato una polemica, tuttavia la parte più deprimente della vicenda doveva ancora avvenire.

A gennaio 2014 la FAA avrebbe fatto entrare in vigore le nuove regole per le turnazioni e i riposi degli equipaggi (14 CFR, part 117, 119, 121). La revisione era stata richiesta da più parti dopo l'incidente Colgan Air avvenuto il 12 febbraio 2009 il quale aveva provocato la morte di tutti i 49 occupanti del volo nonché una vittima a terra. Ebbene la nuova normativa effettivamente entrata in vigore dal gennaio 2014, introdotta per permettere ai piloti più congrui turni di riposo, clamorosamente escludeva gli equipaggi dei voli cargo (il neretto è nostro):

*“This rule amends the FAA’s existing flight, duty and rest regulations applicable to certificate holders and their flightcrew members operating under 14 CFR Part 121. The rule recognizes the universality of factors that lead to fatigue in most individuals and regulates these factors to ensure that flightcrew members **in passenger operations** do not accumulate dangerous amounts of fatigue.” (3)*

Il 7 marzo di quest'anno nella Corte di Appello del District of Columbia Circuit si è tenuta la prima udienza nella quale la IPA (Independent Pilots Association) che rappresenta i piloti della UPS ha potuto esporre le ragioni in base alle quali l'associazione chiede di non essere assoggettata alla “vecchia” norma 121 ma di passare a quella varata a gennaio 2014, facendo fra l'altro presente che:

“The scientific information on fatigue does not support the FAA's exclusion of all-cargo operators from the final rule. The FAA's decision to leave all-cargo operations subject to the old Part 121 rules also violates the Safety Act because the decision leaves cargo pilots subject to rules that do not reflect the 'best available scientific information' about pilot fatigue” (4)

Tenendo conto che i voli cargo/courier sono proprio quelli che si svolgono nelle ore notturne, la decisione in effetti non poteva non definirsi scandalosa anche perché i pareri degli esperti sono unanimi nel sottolineare il maggior rischio che comporta l'operatività delle ore notturne.

Uno studio condotto in Brasile nel 2009 che aveva preso in esame 987 piloti per un periodo di sei mesi, si era concluso avvertendo: *“The risk of a Brazilian commercial aviation pilot or co-pilot making a serious mistake is about 50% greater when working from midnight to 6 in the morning.” (5)*

Come se non bastasse vi sono poi studi che indicano che i voli notturni possono avere riflessi negativi anche per la salute dei passeggeri:

“Booking a red-eye flight is tempting. It’s usually cheaper, lets you slightly extend your trip, and gets you in with time to spare for that 9 a.m. meeting. But does your health pay the price?.....How much a red eye affects your health mostly depends on whether or not you can sleep on planes, because at the end of the day, some sleep is better than none—no matter where it’s logged. But there are other factors at play, too. Even if you are able to doze off between destinations, sleep quality at 30,000 feet can suffer thanks to ambient cabin light, noise, and an upright position....” (6) Se questa è la situazione per un passeggero che non ha l'incombenza di guidare l'aereo, figuriamoci quale potrà essere quella di chi è tenuto a rimanere sveglio per portare l'aereo sulla pista dell'aeroporto di destinazione.

Siamo sicuri che anche nel caso dell'incidente di Bergamo, allorchè la ANSV fra qualche mese emetterà le risultanze dell'inchiesta, tutto sarà in ordine per quanto riguarda riposi e ore di servizio nelle ultime 24 ore, nella settimana, durante il mese e l'anno dall'equipaggio, così come sempre è finora avvenuto. **Il problema però è un altro: durante le ore che precedono l'entrata in servizio, ovvero durante il cosiddetto “periodo di riposo” l'equipaggio si sarà riposato davvero?**

(1) Il 5 agosto 2016 un Boeing 737-400 della ASL Airlines Hungary (c/n 24437) che operava per conto della EAT Lipsia, a sua volta per conto della DHL è finito fuori pista durante l'atterraggio a Bergamo. La registrazione del velivolo è HA-FAX ed operava il volo merci QY-7332 dal Charles de Gaulle a Bergamo. A bordo i due soli piloti, illesi.

(2) CNN: *"Ups pilots complained of fatigue before fatal crash"* by Mike Ahlers ; 20 febbraio 2014.

(3) DOT Docket No.: FAA-2009-1093; Amdt. Nos. 117-1, 119-16, 121-357 RIN 2120-AJ58 ; Issued in Washington, DC on December 21, 2011. Le nuove regole sarebbero entrate in vigore due anni dopo l'avvenuta pubblicazione nel Registro Federale.

(4) *"Ups pilots give oral argument before court on cargo exclusion from rest rule"*

http://avstop.com/march_2016/ups_pilots_give_oral_argument_before_court_on_cargo_exclusion_from_rest_rule.htm ; sull'argomento vedi anche la nostra Newsletter 10/2015 dal titolo *"Piloti cargo (Usa) discriminati"*

(5) <http://revistapesquisa.fapesp.br/en/2009/08/01/the-risks-of-red-eye-flights/> ; lo studio era stato svolto dalla Cemsa, the Center for Multidisciplinary Studies on Sleepiness and Accidents, and from the Department of Psychobiology of the Federal University of São Paulo (Unifesp).

(6) *"Yes, red-eye flights can be bad for your health"*, 19 aprile 2016: studio del prof. W. Christopher Winter, M.D., a neurologist and sleep specialist in Charlottesville, Virginia.

<http://www.cntraveler.com/stories/2016-04-19/yes-red-eye-flights-can-be-bad-for-your-health>

AAR – Safety Newsletter 30/2016 del 9 Agosto 2016

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

www.air-accidents.com