

TOH CHI SI RISENTE.... "FATIGUE"

L'ente indonesiano per la sicurezza del volo KNKT ha pubblicato il rapporto su un caso "serio" di airprox verificatosi sui cieli indonesiani.

Il 6 gennaio 2018, un Boeing 737-900ER (PK-LPF) della compagnia Lion Mentari Airlines (Lion Air) era in servizio dall'aeroporto internazionale di Sentani, Papua, all'aeroporto internazionale di Juanda Surabaya, numero del volo JT3795. (sul radar come LNI3795)

Quello stesso giorno, un aereo Airbus A320-200 registrato PK-LUI della Batik Air Indonesia espletava il volo ID6137 (sul radar come BTK6137) dall'aeroporto internazionale da Makassar anch'esso a Surabaya.

Entrambi i voli si sono svolti regolarmente fino alla fase di avvicinamento a Surabaya quando sono entrati sotto il controllo radar di Surabaya East Terminal Control Area (TMA East).

I due aerei erano stati istruiti a entrare nel circuito di attesa sul punto TIRUS prima di procedere alla discesa per l'avvicinamento.

Alle 10.16 LT, il controllore ordinava al pilota di Lion Air di scendere a 10.000 piedi. Un minuto dopo, il controllore ordinava al pilota della Batik Air di scendere a sua volta alla altitudine di 11.000 piedi. Le istruzioni del controllore venivano confermate correttamente da entrambi i piloti. Ma alle 10:20, l'Airbus 320 lasciava l'altitudine assegnata di 11.000 piedi e proseguiva la discesa e ciò avveniva mentre il Boeing 737 stava ancora mantenendo l'altitudine di 10.000 piedi. A questo punto scattava l'allarme di conflitto a breve termine (STCA) del sistema radar a terra con contemporanea attivazione dei TCAS di bordo.

La distanza più vicina raggiunta dai due velivoli è stata quella laterale di circa 1,9 NM e in verticale di circa 600 piedi. La separazione standard è stata riacquistata dopo le relative manovre eseguite dai due equipaggi su indicazione dei TCAS.

Le indagini si sono accentrate sul perchè il volo Batik Air avesse lasciato la quota assegnata di 11.000 piedi e proseguito la discesa, ed hanno appurato quanto segue.

L'equipaggio della Batik Air aveva impostato una altitudine target di 10.000 piedi anzichè 11.000; problemi familiari e di affaticamento avevano ridotto la consapevolezza del pilota in comando con conseguente perdita di capacità di monitorare il traffico e poca attenzione dell'altezza assegnata, "anche perchè si sapeva che il velivolo era in ogni caso sotto controllo radar."

"Il PF (1) ha dichiarato che durante il volo si sentiva assennato e ciò poteva essere causato dal volo notturno effettuato in precedenza che aveva provocato affaticamento e dal quale non si era ripreso completamente. Le condizioni dei piloti che si erano svegliati al mattino presto potrebbero aver ridotto il tempo necessario per il recupero del sonno.

I piloti della Batik Air sapevano che sotto di loro c'era il volo Lion Air, ma non hanno prestato attenzione alla sua altitudine. Il PM era consapevole del fatto che l'aeromobile era sotto il controllo della sorveglianza radar e riteneva che tutti gli aeromobili sarebbero stati controllati e separati dal controllore. La condizione di affidarsi al controllore ha ridotto la consapevolezza del PM nel

prestare attenzione alle altre comunicazioni sul traffico e ha impedito il monitoraggio dell'altitudine.

Durante la discesa, la condizione nella cabina di pilotaggio non era impegnata poiché il volo era in attesa sulla posizione assegnata e utilizzava il pilota automatico. La ridotta attività nella cabina di pilotaggio avrebbe potuto far sì che il PF si sentisse assennato e per quanto riguarda il PM questo periodo di tempo gli ricordò il problema medico della famiglia. Queste condizioni hanno ridotto la consapevolezza dei piloti.” (2)

L'NTSC ha riferito che il pilota al comando del volo Batik Air si era congedato per alcuni giorni prima dell'incidente per visitare la famiglia in Malesia a causa di un "problema medico". Il PIC ha dichiarato all'NTSC che questo problema medico di famiglia era ancora nella sua mente durante il volo in questione.

Nelle note finali di raccomandazione sia il vettore aereo, sia la dirzione generale dell'aviazione civile indonesiana sono state invitate a rivedere i regolamenti per il “Fatigue Risk Management”.



Il conflitto di traffico così come si è presentato sullo schermo radar di terra alle 10.20

(1) PF=Pilot Flying; PM= Pilot Monitoring. Va notato comunque che il rapporto precisa che durante il volo “il PIC (comandante) ha operato come PM e il SIC (primo ufficiale) ha operato come PF. Il PF ha affermato che durante il volo dell'occorrenza si è sentito assennato mentre il PM ha detto che aveva in mente ancora il problema di salute di famiglia e ciò anche perchè l'attività in cabina di pilotaggio non era impegnativa” (punto 9, pagina 21)

(2) L'investigazione ha appurato che i tempi di riposo previsti dalla compagnia erano stati rispettati: “Le ore di volo di entrambi i piloti non superavano il requisito del Manuale Operativo- Parte A, tuttavia, la discesa di quota, la capacità di monitorare le altre comunicazioni sul traffico e la sensazione di sonnolenza erano indicazioni di stanchezza del pilota. L'affaticamento potrebbe essere stato causato dal volo notturno precedente non completamente recuperato, inoltre i piloti che si erano svegliati presto quel mattino e ciò non avrebbe permesso un recupero ottimale del sonno. Pertanto, KNKT raccomanda a Batik Air di stabilire una gestione del rischio di affaticamento che faccia riferimento all'Allegato 6 dell'ICAO e al Documento ICAO 9966.

Il testo completo del rapporto lo si può scaricare dal nostro sito www.air-accidents.com sezione "Other investigation reports"

Safety Newsletter 43/2018 del 22 Ottobre 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
- 27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
- 28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
- 29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
- 30/2018** : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
- 31/2018** : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)
- 32/2018** : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)
- 33/2018** : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)
- 34/2018** : Incidente Junker 52,: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
- 35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)
- 36/2018** : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)
- 37/2018** : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare(30 agosto 2018)
- 38/2018** : Medellin: confermata mancanza di carburante (9 settembre 2018)
- 39/2018** : AIR FRANCE 1611, si spera nella desecretazione (19 settembre 2018)
- 40/2018** : MH370 e l'ennesima presunta localizzazione (27 settembre 2018)
- 41/2018** : Mancata strage a SFO: stanchezza sotto accusa (28 settembre 2018)
- 42/2018** : Egyptair 804: il BEA francese interrompe il silenzio (4 ottobre 2018)

www.air-accidents.com