

ETHIOPIAN 343, ADDORMENTATI NEL COCKPIT

Avvertiamo subito che l'incidente per quanto preoccupante possa apparire, non costituisce una novità nell'automatizzato mondo dei voli di linea.

Lunedì 16 agosto 2022 un Boeing 737-800 dell'Ethiopian Airlines, (1) stava svolgendo il volo ET-343 da Khartoum ad Addis Abeba (Etiopia), era in rotta a FL370 quando entrambi i piloti si sono addormentati. L'aeromobile ha continuato a volare superando il punto in cui avrebbe dovuto iniziare la fase della discesa, il tutto mantenendo FL370 e proseguendo lungo la rotta impostata inizialmente sul computer di bordo la quale era stata pianificata per l'avvicinamento alla pista 25L di Addis Abeba. L'ATC ha cercato di contattare l'equipaggio numerose volte ma tutte senza successo.

Dopo aver sorvolato la pista 25L a livello di crociera l'autopilota si è disconnesso, e finalmente il segnale acustico di disconnessione dell'AP ha svegliato l'equipaggio. A questo punto resisi conto dell'accaduto hanno manovrato l'aeromobile per un atterraggio sulla pista 25L. L'atterraggio è avvenuto circa 25 minuti dopo aver sorvolato l'aeroporto di Addis Abeba. Un ritardo, tutto sommato, di pochi minuti tale da poter essere assimilato ad un *holding pattern* su un affollato aeroporto, ma che invece riporta alla ribalta il problema, ben conosciuto dai naviganti, della **fatigue**.

La prima cosa che colpisce di questo evento è il fatto che volare da Khartoum ad Addis Abeba implica pilotare un aereo per poco meno di due ore: il tempo stimato di volo fra le due città è di 110 minuti. Anche ammettendo che quello stesso equipaggio avesse pilotato il volo di andata ovvero l'Addis Abeba-Khartoum arriviamo a un totale ore volo al di sotto delle quattro. Di certo i tempi di reale servizio sono superiori ma quello che vorremmo evidenziare è che non si trattava del solito sonnellino fatto sul lungo, noioso, volo intercontinentale. **L'inchiesta che seguirà metterà in chiaro quante ore di riposo e di servizio avevano accumulato i due piloti prima dell'effettuazione del volo incriminato.**

Come detto addormentarsi ai comandi di un velivolo non è un evento raro. Un sondaggio (2) condotto dall'Associazione britannica dei piloti di linea (Balpa) su 500 dei suoi membri ha dimostrato che il 43% si è addormentato involontariamente nella cabina di pilotaggio e che il 31% di questi ha dichiarato che al risveglio anche l'altro pilota stava dormendo. Fra i non pochi casi che potremmo ricordare citiamo quanto avvenuto il 12 febbraio 2009, quando il volo 3407 della Continental decollò dal Liberty International Airport di Newark per quello che avrebbe dovuto essere un volo di routine.

Ma a cinque miglia a nord-ovest della destinazione prevista, Buffalo, l'aereo è entrato in stallo prima di precipitare in una casa sottostante, uccidendo entrambi i piloti, i due assistenti di volo, tutti i 45 passeggeri e un uomo a terra. I piloti non avevano risposto correttamente agli avvisi sonori che pure erano scattati nella cabina di pilotaggio i quali avvertivano che l'aereo si muoveva troppo lentamente all'aria, e il capitano Martin Renslow alzando il muso dell'aereo lo ha ulteriormente rallentato. **Il rapporto sull'incidente mise in luce che prima del volo entrambi i**

piloti avevano fatto lunghi viaggi e avevano dormito nella lounge dell'equipaggio, invece che in un albergo. La stanchezza è stata indicata come uno dei fattori che hanno impedito all'equipaggio di reagire rapidamente e in modo appropriato alla perdita di velocità dell'aereo.

Pochi mesi prima di questo incidente su un volo Air Canada, 16 passeggeri sono rimasti feriti anche in questo caso per gli effetti del sonno. Quando il secondo pilota si svegliò dal suo sonnello mentre era ancora sotto gli effetti del post-sonno, ebbe l'impressione che il velivolo stesse entrando in collisione con un altro aereo e fece fare una improvvisa picchiata al suo B767 provocando il caos nella cabina passeggeri. L'altro aeroplano era in realtà il pianeta Venere. (3)

L'indagine appurò che il primo ufficiale si era appisolato per 75 minuti invece dei 40 minuti massimi previsti dal regolamento della compagnia aerea. Questo ha fatto sì che cadesse in un sonno profondo e fosse disorientato al momento del risveglio.



Per chi volesse approfondire l'argomento dei riposi degli equipaggi ricordiamo che questo aspetto è oggi regolato dal regolamento EU n. 83/2014 entrato in vigore il 18 febbraio 2016. (4)

[Commission Regulation \(EU\) No 83/2014 Amending Regulation \(EU\) No 965/2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation \(EC\) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council](#)

- (1) Boeing 737/NG/MAX ; Immatricolazione ET-AOB, c/n 37937 entrato nella flotta Ethiopian il 18 novembre 2010
- (2) <https://www.bbc.com/news/health-19837178>
- (3) Si trattava del volo notturno da Toronto a Zurigo, svolto con un Boeing 767. L'incidente avvenne nel gennaio 2011.
- (4) <https://skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/2625.pdf> ;

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

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.