

UN NEAR-MISS A SCHIPHOL

Aeroporto di Amsterdam-Schiphol. Un Airbus 320neo (Scandinavian SE-DOY) atterra in condizioni notturne sulla pista 18C e, mentre procedeva su una pista di rullaggio, riceveva l'autorizzazione dal controllo del traffico aereo per rullare verso la posizione di parcheggio al C-pier. L'equipaggio riceveva anche l'istruzione, quando si sarebbe avvicinato ad un incrocio di taxiway, di dare la precedenza ad un altro Airbus 320-200 (Easyjet G-EZWY) che era atterrato sulla pista 18R e che si sarebbe avvicinato da destra. Questa istruzione è stata data in anticipo, circa 1:30 minuti prima che i due aerei si incontrassero. L'equipaggio scandinavo confermava l'istruzione, ma non effettuava il *read back*, ovvero la riletture dell'intera istruzione. A sua volta l'equipaggio del volo easyjet veniva informato che l'A320neo era appena atterrato e che si sarebbe fermato all'incrocio per farli passare.



In blu, contrassegnato con "Z" il tragitto dell'aereo in atterraggio della easyjet. La linea rossa contrassegnata dalla lettera "B" è il tragitto percorso dell'aereo scandinavo. Giunto all'incrocio "A28" l'aereo della Scandinavian si sarebbe dovuto fermare per far passare l'Airbus della easyjet.

Quando i due aerei si sono avvicinati l'uno all'altro all'incrocio delle vie di rullaggio, l'equipaggio di SE-DOY non dava la precedenza come da istruzioni ricevute. La collisione tra i due aerei è stata evitata, perché il pilota dell'Airbus 320 di easyjet frenava di colpo in emergenza. La punta dell'ala destra di G-EZWY passava a breve distanza davanti all'altro Airbus.

Le comunicazioni radio e le informazioni radar mostrano che entrambi gli aerei hanno contattato il Ground Control uno dopo l'altro.

Alle **19.35:27** G-EZWY aveva ricevuto le istruzioni: "*Cross at Zulu 2, Alfa to the North and Hotel 1*" e SE-DOY fu istruito alle **19.35:57**: "*Scandinavian 87L, Quebec per Charlie 10*".

Entrambi gli equipaggi lessero correttamente le loro istruzioni.

Alle **19.36:01** il Ground Control istruiva SE-DOY: "*When turning at Quebec give way to the Easy right side from Zulu.*"

Questa istruzione fu solo riletta parzialmente: "*Date la precedenza alla Easy, Scandinavian 87L*" senza menzionare la posizione dell'incontro.

Il controllore di terra non ha verificato se l'equipaggio avesse sentito o capito in quale punto i due aerei si sarebbero incontrati e dove uno avrebbe dovuto dare la precedenza all'altro aereo. Tuttavia poiché l'equipaggio non ha chiesto la posizione o altri dettagli, il controllore di terra non aveva motivo di pensare che l'equipaggio non avesse capito l'istruzione o che dovesse dare ulteriori istruzioni.

Alle **19.37:30** l'equipaggio di G-EZWY informava SE-DOY che era appena avvenuta una quasi-collisione. Secondo i dati radar, la distanza minima tra le antenne dei due aerei che emettono i segnali radar era di circa 42 metri. Tuttavia, data l'imprecisione del sistema radar, la distanza tra queste antenne e le estremità alari anche tenendo conto della posizione delle antenne sulla fusoliera, **non rappresenta l'effettiva distanza più breve tra i due aerei**. Facendo riferimento alle dichiarazioni dell'equipaggio di G-EZWY, la distanza tra la loro cabina di pilotaggio e la punta dell'ala destra di SE-DOY è stata stimata tra 5 e 10 metri. Anche se l'esatta distanza esatta tra i due aerei non è stata determinata, è chiaro che è avvenuta una quasi collisione tra i due aerei la quale è stata evitata solo perché l'equipaggio di G-EZWY ha effettuato un efficace arresto di emergenza.

Annota il rapporto finale investigativo emesso dal *Dutch Safety Board* che gli equipaggi di entrambi gli aerei e il controllo a terra hanno la responsabilità di prevenire collisioni o situazioni pericolose tra aeromobili in rullaggio. L'equipaggio dell'A320 scandinavo, che non sapeva dove avrebbe incontrato l'altro aereo, lo ha trascurato. Ciò era dovuto all'oscurità, all'illuminazione di fondo, alla complessità del luogo e agli altri loro compiti durante il rullaggio.

L'ampiezza del controllo in combinazione con l'oscurità ha complicato i compiti del controllore di terra di fornire un adeguato controllo del traffico. Ha dato le istruzioni in anticipo e ha prestato poca attenzione a entrambi gli aerei. Date le circostanze, il controllore di terra ha avuto poche possibilità di prevenire il conflitto in tempo quando i due aerei si erano avvicinati l'uno all'altro da vicino.

Il grave incidente è stato causato perché l'equipaggio dell'aereo che doveva dare la precedenza non si è accorto in tempo dell'altro aereo. I fattori seguenti hanno giocato un ruolo:

- L'istruzione precoce del controllore di terra e la mancanza di successive istruzioni;
- L'equipaggio non ha sentito o non ha ricordato dove aspettarsi l'altro aereo né ha chiesto informazioni al controllore;
- Il controllore di terra non ha richiamato l'equipaggio quando questo ha dato un incompleto *read-back*;
- L'oscurità e la distanza tra la torre di controllo ed entrambi gli aerei;
- Le limitazioni dell'osservazione visiva durante l'oscurità in combinazione con le proprietà del sistema radar di terra.

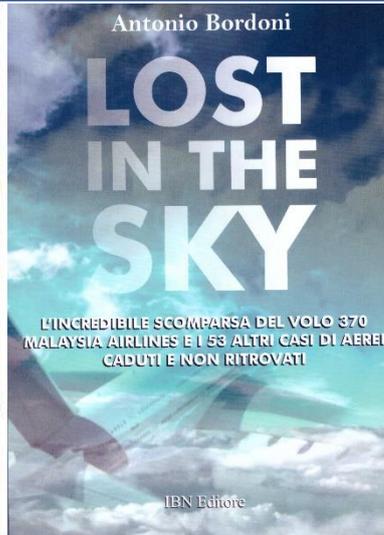
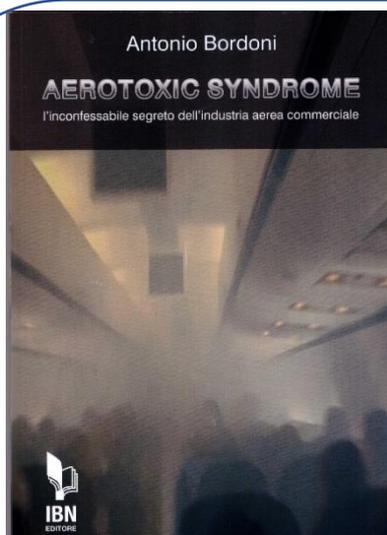
Time	Station	Conversation
19.35:27	Ground	Easy 36AE, Cross Zulu 2 Alpha to the North Hotel 1
19.35:32	G-EZWY	Cross at Zulu 2 Alfa to the North and Hotel 1, Easy 36AE
19.35:55	SE-DOY	Hello Ground, Scandinavian 87L
19.35:57	Ground	[cut off by start of transmission]Scandinavian 87L, Quebec for Charlie 10
19.35:59	SE-DOY	Quebec Charlie 10, Scandinavian 87L
19.36:01	Ground	When approaching Quebec give way to Easy right-left from Zulu
19.36:05	SE-DOY	Give way to the Easy, Scandinavian 87L
19.36:10	Ground	Easy 36AE, Scandinavian on the left at the end of Zulu waiting for you
19.36:13	G-EZWY	Roger, Easy 36AE, thank you
19.37:30	G-EZWY	Easy 36AE I thought you said we were number one there
19.37:36	SE-DOY	Sorry, it was our mistake Easy, sorry
19.37:39	G-EZWY	That was a (...) mistake, you just cut right in front of us
19.37:42	SE-DOY	Sorry mate
19.37:45	G-EZWY	Ground did you copy that?
19.37:47	Ground	Yes, I did copy that and I listened to the reply of the Scandinavian, I asked him to give way to you from right to left from Zulu and he replied
19.37:53	G-EZWY	Yeah OK, we've just had to pretty much emergency stop there and it was absolutely bloody awful
19.37:57	Ground	Yeah, I can imagine, we will make a note of it
19.38:31	Ground	Scandinavian 87L, did you have the Easy in sight?
19.38:35	SE-DOY	Yes, we did, but we were told to hold and it was totally our fault.
19.38:41	Ground	Totally our..uh.. OK

La trascrizione integrale delle comunicazioni

E' sempre preferibile, annota il rapporto, ripetere le istruzioni di arresto e continuare a rimanere in contatto con gli equipaggi, finché questi non hanno un quadro chiaro della situazione e la possibilità di commettere errori è ridotta.

L'incidente è avvenuto il 3 febbraio 2019 e il rapporto investigativo è stato pubblicato il 21 settembre 2021. Lo stesso è caricato integralmente nel nostro sito nella sezione "Other Reports"

NL 50/2021 ; 23 settembre 2021



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile

NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21	Emergenza nel cielo afgano	19 agosto
NL48/21	Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto
NL49/21	Perdere pezzi al decollo	18 settembre

www.air-accidents.com