

## INCIDENTI DHL: SIMILARITA' FRA VILNIUS E BERGAMO

Come è noto il 25 novembre scorso un Boeing 737-400 operato dalla compagnia spagnola Swiftair per conto di DHL è precipitato durante la fase finale di avvicinamento all'aeroporto di Vilnius provocando la morte di uno dei 5 occupanti a bordo.

In data 5 agosto 2016 di nuovo un Boeing 737-400 questa volta operato dalla compagnia ungherese ASL Airlines, sempre per conto DHL, era incorso in un incidente durante la fase di atterraggio all'aeroporto di Bergamo, in questo caso senza provocare alcuna vittima.

Nel più recente incidente da noi citato l'indagine è stata avviata ma ovviamente occorreranno mesi prima che si concluda, in quello del 2016 invece l'indagine si è conclusa.



Foto 2: danni nella parte anteriore dell'aeromobile.

Foto 3 e 4: danni nella parte posteriore dell'aeromobile.

*Immagini relative all'incidente di Bergamo tratte dal Rapporto ANSV (pag.3)*

Queste le cause determinanti nel provocare l'incidente cui sono pervenuti gli investigatori dell'ANSV:

- la decisione del comandante di non effettuare la procedura di riattaccata (go-around);
- l'inadeguato mantenimento dei parametri di volo nella fase terminale dell'atterraggio;
- il mancato disinserimento dell'A/T (automanetta) da parte dell'equipaggio prima dell'atterraggio;
- le condizioni di scarsa luminosità e la presenza di cellule temporalesche con forti piovvaschi al momento dell'evento, che possono aver contribuito alla perdita della situation awareness;

- l'attenzione canalizzata dell'equipaggio nella fase terminale del volo in cui entrambi i piloti erano intenti ad acquisire i riferimenti visivi esterni e non hanno realizzato che l'aeromobile avesse sorvolato la pista ad una velocità elevata per 18 secondi prima di toccarla ed infine la scarsa assertività del primo ufficiale nel mettere in discussione le decisioni del comandante.

Detto ciò a noi preme mettere in rilievo e rendere noti ai nostri lettori alcuni evidenti fattori comuni in entrambi gli incidenti.

• I due voli rientrano entrambi sotto la tipologia dei **“red eyes”**. Nell'aviazione commerciale, un volo con “occhi rossi” si riferisce a un servizio che parte di notte e arriva la mattina successiva, soprattutto quando la durata totale del volo è insufficiente per consentire ai passeggeri di dormire una notte intera. Tale particolare nel caso di voli cargo va riversato sull'equipaggio. Il termine deriva dagli occhi rossi come sintomo di stanchezza. E non è quindi casuale che oltre alle surriportate cause che hanno determinato l'incidente di Bergamo, gli investigatori ANSV hanno voluto aggiungere la seguente precisazione:

“Non si può infine escludere che all'incidente possa aver anche contribuito una condizione di stanchezza e di affaticamento non percepita dall'equipaggio, che può aver influito sui processi cognitivi, in particolare del comandante, interferendo sul suo corretto processo di decision making.”

I voli “red eyes” alterano il ritmo circadiano il quale come è noto consiste in una sorta di complesso “orologio interno” all'organismo che si mantiene sincronizzato con il ciclo naturale del giorno e della notte mediante stimoli naturali come la luce solare e la temperatura ambientale. Ogni variazione cui esso è sottoposto, determina stanchezza e esaurimento.

- Vi invitiamo a considerare i **tempi** in cui sono occorsi i due incidenti: ore 04.07 (tempo locale LT) a Bergamo, ore 05.28 (LT) a Vilnius.
- L'operatore dei voli. In entrambi i casi **gli aerei non erano condotti da personale DHL** ma da compagnie di cui la DHL si avvale per l'effettuazione di alcuni suoi voli. C'è da ritenere che i continui cambiamenti degli operatori non sia un fattore che svolga un ruolo positivo per assicurare una regolare *performance* dei collegamenti.

Precedenti incidenti di DHL.

Il primo luglio 2002 alle ore 23:35 nei pressi della città tedesca di **Überlingen** avvenne una collisione in volo fra il Tupolev 154, volo 2937, della compagnia russa Bashkirian Airlines (69 vittime) ed il volo cargo DHL 611 operato da un Boeing 757 che era partito da Bergamo alle ore 23.06 diretto a Bruxelles (2 vittime).

Nell'incidente morirono tutte le 71 persone a bordo dei due velivoli. Gli investigatori del *Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung* determinarono nella loro relazione del 19 maggio 2004 che le cause dell'incidente erano imputabili al controllo del traffico aereo.

Il 24 febbraio 2004 il controllore P. N. fu assassinato da Vitaly Kaloyev, un architetto russo che aveva perso nell'incidente la moglie ed entrambi i figli.

**NL 65/2024** 01 dicembre 2024

*Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)*

✓	NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	02/01/2024
✓	NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	03/01/2024
✓	NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	04/01/2024
✓	NL 04/24	Nuovi guai per il 737	06/01/2024
✓	NL 05/24	737: una serie problematica	09/01/2024
✓	NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14/01/2024
✓	NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23/01/2024
✓	NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19/02/2024
✓	NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19/02/2024
✓	NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23/02/2024
✓	NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26/02/2024
✓	NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	09/03/2024
✓	NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23/03/2024
✓	NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20/04/2024
✓	NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21/04/2024
✓	NL 16/24	Una investigazione da manuale	29/04/2024
✓	NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	02/05/2024
✓	NL 18/24	La compagnia più sicura	05/05/2024
✓	NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16/05/2024
✓	NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21/05/2024
✓	NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21/05/2024
✓	NL 22/24	Ustica e Israele	30/05/2024
✓	NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	02/06/2024
✓	NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10/06/2024
✓	NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11/06/2024
✓	NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12/06/2024
✓	NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15/06/2024
✓	NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26/06/2024
✓	NL 29/24	Morire nel cockpit	27/06/2024
✓	NL 30/24	Ogni 28 giugno	28/06/2024
✓	NL 31/24	Volo Itavia 897	29/06/2024
✓	NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	02/07/2024
✓	NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10/07/2024
✓	NL 34/24	La reputazione di Boeing	13/07/2024
✓	NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19/07/2024
✓	NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	22/07/2024
✓	NL 37/24	Ancora una compagnia Nepalese	25/07/2024
✓	NL 38/24	Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27/07/2024
✓	NL 39/24	ACARS: Una telescrivente a bordo	03/08/2024
✓	NL 40/24	ATR72 precipita in Brasile	10/08/2024
✓	NL 41/24	Gli anni delle carrette del cielo	22/08/2024
✓	NL 42/24	Batterie al litio e sicurezza volo	06/09/2024
✓	NL 43/24	Asia a rischio per i pontefici	10/09/2024
✓	NL 44/24	Fumi tossici a bordo dell'A380	11/09/2024
✓	NL 45/24	Torniamo sulle batterie al litio	20/09/2024
✓	NL 46/24	Tre punti da ponderare su MH370	22/09/2024
✓	NL 47/24	Quello scontro sul cielo di Nettuno	29/09/2024
✓	NL 48/24	Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30/09/2024
✓	NL 49/24	La Porta del cockpit	03/10/2024
✓	NL 50/24	Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04/10/2024
✓	NL 51/24	Componenti non conformi per il Boeing 787	06/10/2024
✓	NL 52/24	Altro capitano morto in volo	10/10/2024
✓	NL 53/24	La localizzazione di velivoli incidentati	10/10/2024
✓	NL 54/24	Bird strike sempre in agguato	18/10/2024
✓	NL 55/24	Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18/10/2024
✓	NL 56/24	L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20/10/2024
✓	NL 57/24	Attuali criticità della sicurezza volo	27/10/2024
✓	NL 58/24	Rischio catastrofe causa fumi tossici	28/10/2024
✓	NL 59/24	Fuel Dumping nel Tirreno	11/11/2024
✓	NL 60/24	Attrezzo manutenzione dimenticato nel motore	16/11/2024
✓	NL 61/24	Problemi ai motori Pratt & Whitney	24/11/2024
✓	NL 62/24	Incidente al 737 di DHL	25/11/2024
✓	NL 63/24	Il nodo Età dei Piloti	29/11/2024
✓	NL 64/24	Finalmente il Rapporto su Egyptair 804: bomba	30/11/2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

*info@ibneditore.it*

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)