

Was de bemanning voldoende uitgerust, fit-to-fly?

In het onderzoeksrapport van de Martinair crash in Faro (pag. 28 ev) worden de werk- en rust schema's van de dienstdoende Portugese verkeersleiders van de week voorafgaand aan de crash gedetailleerd vermeld.

Over de cockpit bemanning wordt (pag. 69) in algemeenheid gesteld dat er over de 72 uur vóór de crash niets bijzonders te melden is.

Het rapport benadrukt dat er geen detail informatie te vinden is over de privé-activiteiten en/of rust-uren in deze 72-uurs periode.

Verder vermeldt het rapport 'The analysis of the last 72 hours of the technical crew ... did not show any significant abnormalities of behaviour or evidence of overwork or jetlag.'

Interessant hierbij is dat in de luchtvaart werkdagen van 16 uur zonder pauze mogelijk zijn. *NRC, 6 augustus 1998 'Piloten willen even kunnen bijkomen'*

Hetzelfde NRC-artikel begint met:

'Eerst belt de collega die de piloten moet indelen op de verschillende vluchten. Hij heeft snel een extra mannetje nodig. Je zegt 'liever niet' en hangt op. Even later belt je chef. Of het toch niet zo geregeld kan worden dat je op je vrije dag gaat vliegen. Na een standvastig 'nee' legt ook hij zuchtend neer. Het duurt maar even of de telefoon gaat weer. De baas zelf met de mededeling dat het belang van de maatschappij in het geding is.

Een piloot die de overgang van eerste officier naar gezagvoerder nog wil meemaken, zal niet gauw voor de derde keer bedanken. En niemand vraagt of hij zich wel fit genoeg voelt.'

Gezien het tijdstip en omstandigheden van de vlucht is aandacht voor vermoeidheid extra belangrijk:

4 Research results

The field study showed an increased probability of high levels of fatigue at Top of Descent * (TOD) during night and late finish FDPs compared to the baseline FDP**. ...

Within the FDPs defined as 'night' FDPs in the current regulations, three subgroups can be distinguished and ranked based on the probability of occurrence of high fatigue at TOD:

1. FDPs starting between 2.00 and 4.59;
2. FDPs ending between 2.00 and 5.59 and starting at 1.59 or earlier; and
3. FDPs ending at 6.00 or later and starting at 1.59 or earlier.

*Top of Descent: Top of descent is referring to the computed transition from the cruise phase of a flight to the descent phase, the point at which the planned descent to final approach altitude is initiated.

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Report%20on%20effectiveness%20of%20FTL%20final.pdf>

**FDP: Flight Duty Period - Any time during which a person operates in an aircraft as a member of its crew. It starts when the crew member reports and finishes at the end of the last flight on which they are an operating crew member.

https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/SubpartQ_Reference_Guide_07_0822_F.pdf