

Traduzione dell'articolo "FUEL STARVATION" di Bob O'Quinn tratto dalla rivista Sport Aviation di gennaio 2011.

Cause e prevenzione.

RIMASTI SENZA COMBUSTIBILE.

SOMMARIO

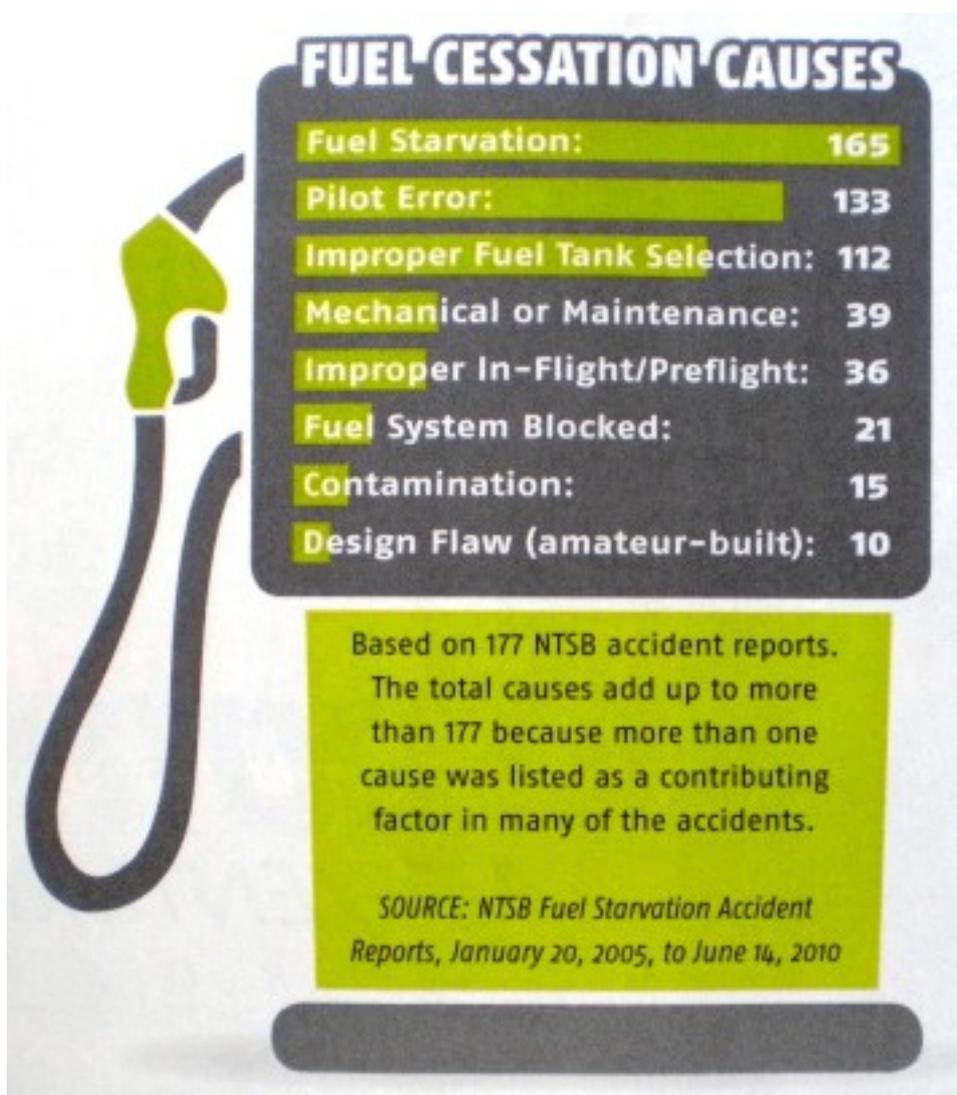
L'autore esamina i casi di mancanza del combustibile, presenti nella base dati del NTSB dal 2005 al 2010, per invitare i piloti amatoriali ad un maggior scrupolo nel controllo della quantità di combustibile imbarcato prima di eseguire il volo, alla conoscenza perfetta dell'impianto e delle sue procedure di gestione normali e di emergenza, per superare anche l'eventuale distrazione.

Quasi tutti i media riportano "Un piccolo velivolo è rimasto senza combustibile ed è caduto oggi...". Il pubblico generalista, come pure molti piloti, si meraviglia di come sia possibile restare senza combustibile. Anche se la mancanza di combustibile è, talvolta, la conseguenza di un imprevedibile malfunzionamento di un componente meccanico, di inquinamento o manutenzione scorretta, la grande maggioranza dei casi è il risultato di un errore del pilota. Una parte importante del prevolo è la gestione del combustibile, che prevede la completa familiarità con il manuale operativo del pilota (POH) che descrive i requisiti dell'impianto combustibile e le procedure da rispettare. *(ndt: nella configurazione italiana dei velivoli certificati non è previsto il POH, ma solo il Manuale di Volo o FM. Questo richiede che siano forniti i dati obbligatori di peso, centraggio, limitazioni operative, procedure normali e d'emergenza, etc. ma nessuna descrizione del funzionamento degli impianti; nulla vieta che il costruttore lo scriva, mantenendo evidenti i punti obbligatori.)*

Sono stati riportati 177 incidenti, relativi alla AG, dovuti alla mancanza di combustibile riportati dallo NTSB dal gennaio 2005. Di questi, il 75% dei casi riporta la dizione del NTSB "pilot in command" (errore del pilota) come causa. Esclusi da questo 75%, tanti altri reports NTSB elencano delle cause che risalgono ovviamente all'errore del pilota, ma non sono specificatamente definiti tali. Un esempio è "Scorretto prevolo", che include la scarsa familiarità con il POH del velivolo riguardante l'impianto combustibile. Alcune avarie del motore sono avvenute appena dopo il decollo perché il pilota ha selezionato il serbatoio sbagliato oppure il livello di combustibile era inferiore a quello previsto dal POH. Un altro esempio di "Scorretto prevolo", che ha determinato l'avaria del motore e comportato un atterraggio disastroso, fu dovuto all'ignoranza della procedura corretta di riavviamento in volo del motore, inclusa nel POH.

Il più frequente errore del pilota citato è "Posizione del selettore dei serbatoi di combustibile – Sbagliata". Anche quando si pilota uno dei più semplici velivoli con due serbatoi, un pilota può essere interrotto durante il prevolo o distratto in volo e dimenticare di selezionare il serbatoio pieno. Su velivoli complessi con più di due serbatoi, il pilota deve conoscere perfettamente la corretta sequenza di selezione dei serbatoi, della pompa combustibile, delle procedure associate.

Molti dei casi riportati di mancanza del combustibile attribuiscono la causa alla manutenzione sbagliata o a difetti di progetto dei velivoli amatoriali. In molti casi il costruttore amatore/esercente ha inavvertitamente fessurato o chiuso una linea, usando del materiale sbagliato per i tubi o ha mal eseguito la ventilazione o ha male realizzato il loro percorso. Altri casi di mancanza di combustibile attribuiti alla manutenzione scorretta richiamano l'installazione di componenti nuovi non ben serrati, inquinamento, valvole selettive consumate/rotte non viste durante la manutenzione regolare e le previste ispezioni annuali.



Dei 177 casi riportati dal NTSB, 163 velivoli hanno riportato danni molto seri e 14 sono rimasti distrutti. Quasi lo 80% dei casi riporta lievi o nessuna ferita, paragonati ai 31 casi di ferite serie a 38 persone. Purtroppo, i 17 incidenti mortali hanno comportato 27 morti tra equipaggio e passeggeri, altrettanto per alcuni casi con ferite minori o gravi.

E' interessante osservare che i certificati FAA dei "pilot in command" (PIC) richiamati nei reports NTSB spaziano dai piloti privati fino ai piloti di aerolinea commerciale e tutti gli altri tra questi, inclusi gli istruttori di volo. Insomma, i piloti avevano molta esperienza, con una media di

3018 FH, con 414 FH come PIC su quel tipo e modello, e 94 FH volate durante gli ultimi 90 giorni prima dell'incidente.

Quasi tre voli, dei 177 citati da questi dati, erano stati condotti in condizioni VFR. Quasi lo 80% dei voli sono stati eseguiti per diletto e viaggio, paragonati al 13 % per lavoro, 6% per addestramento e 1% per prove in volo. Il 16% definito come volo d'addestramento riporta come PIC un istruttore di volo certificato, ancora una volta dimostrando che un incidente può capitare a chiunque si distraiga.

Dato che la maggioranza degli incidenti dovuti a mancanza di combustibile sono attribuiti ai piloti, significa che sono possono essere prevenuti. Si comincia dalla conoscenza e comprensione dell'impianto combustibile di ogni velivolo che sul quale voliamo.

Nei casi in cui la mancanza di combustibile determina l'impossibilità di riavviare il motore in volo, dobbiamo ricordarci dell'importanza di continuare il volo e di eseguire le procedure per un atterraggio sicuro, fuori dell'aeroporto se necessario, come ci hanno insegnato durante il nostro addestramento basico.