

Traduzione dell'articolo "THE COUSIN BOB CHECK" di Rob Panish tratto dalla rivista Sport Aviation di settembre 2013.

UN BUON PREVOLO.

SOMMARIO

L'analisi di un prevolo eseguito con dovuta attenzione, secondo gli insegnamenti ricevuti, mette in evidenza che carenze, evidenziabili prima del volo durante la fase obbligatoria del prevolo, possono evitare problemi durante il volo.

Forse per il fatto che l'istruttore di volo (CFII) era mio cugino, egli mi dedicò un'attenzione particolare. Eravamo negli anni 80 quando mi iscrissi all'aero club locale presso l'aeroporto alla memoria di Igor Sikorsky (BDR) a Bridgeport, Connecticut. Stavo preparandomi per l'abilitazione strumentale e per il passaggio dalla flotta dei Grumman al Mooney 201.

Il cugino Bob è una persona intransigente per i dettagli, come se tutti noi dovessimo essere lanciati nello spazio. Mentre imparavo la sequenza del prevolo per il 201, mi mise in guardia dall'aver confidenza con l'impianto elettrico del Mooney, specialmente perché buona parte del nostro lavoro aereo si svolgeva allora in IFR diurno/notturno. Di conseguenza il nostro prevolo prevedeva sempre il controllo della tensione della cinghia dell'alternatore. Dato che in realtà non si riesce a vedere nulla sotto il cofano così aderente del Mooney, Bob evidenziò che si poteva entrare con le dita dalla presa d'aria e apprezzare almeno la tensione della cinghia. "Fallo sempre" mi disse Bob. Così mi sono sempre comportato.

Saltiamo nel nuovo millennio. Ho accumulato circa un paio di centinaia d'ore sul 201, perché l'ho usato soprattutto per viaggi di lavoro. Un amico, anche lui di nome Bob, mi domandò se avrei potuto portarlo a Chatam, Massachusetts (CQX), per prendere il figlio al campo estivo. Certamente! Allora in una bella giornata d'estate al venerdì pomeriggio, decollammo per Cape Cod su uno dei 201 del club. "Ha solo dieci ore su questo motore rimesso a nuovo, perciò usi la procedura di rodaggio" mi urlò il responsabile del club prima della partenza.

Era uno splendido pomeriggio per volare senza quella nebbiolina tanto comune d'estate nel nordest. Sereno completo. In volo, osservai una lieve fluttuazione dei giri in crociera al 75%, della potenza, ma ingenuamente lo riferii a quello che un meccanico mi disse essere dovuto forse a una variazione della pressione del combustibile quando mi era capitata una cosa analoga su un altro Mooney del club. Non avevo realmente compreso quell'affermazione; semplicemente evitai quel velivolo. Ma ora pensai che forse aveva ragione.

Dopo aver parcheggiato a Chatam, incontrammo il figlio di Bob al FBO, girammo sui tacchi e tornammo al velivolo. Anche se il velivolo era rimasto a terra solo per qualche minuto, eseguii ancora il prevolo. Inclusa la verifica mandatoria del "cugino Bob" della tensione della cinghia. Niente. Provo ancora. Niente. Quasi nessuna tensione sulla cinghia e mancava qualcosa.

Erano circa la 18 e i portoni dell'hangar stavano chiudendo fuori il FBO. Uscii e domandai se c'era un meccanico. Mi risposero di sì, ma era venerdì e si stava chiudendo. Dopo qualche

discussione (preghiere, umiliazioni), il meccanico con riluttanza aprì la porta e mi disse di accompagnarlo al velivolo. Via la cappottatura superiore: l'alternatore si muoveva ma difficile da vedere. Via il fondo: bingo. L'alternatore rifatto deve presentare un inserto filettato Heli-Coil per il bullone di serraggio del tenditore. La fusione si era staccata attorno all'inserto e il bullone perso.

Mentre io e il meccanico discutevamo sulle opzioni di riparazione per tornare a casa, Bob si stava immergendo nella meccanica del velivolo. Capite, mentre Bob non aveva mai girato troppo attorno a velivoli, era però uno di noi, li chiamiamo "gearhead". Ricostruiva qualunque cosa dai tagliaerba alle auto da corsa, è veramente un buon meccanico. È anche un tecnico meccanico. Stava ammirando la sostanziale semplicità dello IO-540-A3B6D della Lycoming quando fece un fischio, "da dove arriva questa rondella?" Capì che qualcosa non andava.

Che occhio, Bob! Quella rondella di bloccaggio stava in cima alla scatola di azionamento del doppio magnete. Proveniva dall'orecchio superiore di fissaggio alla scatola della presa di moto dei magneti, uno dei due fissaggi che tengono insieme la presa di moto del doppio alternatore alla scatola degli accessori. L'orecchio era ancora lì, ma il bullone se n'era andato! C'era una distanza di 1/8 di pollice in alto a causa dello spostamento angolare della scatola della presa. È proprio così: il doppio magnete su una sola presa e tutto ciò pronto per essere perso. Questo per la ridondanza.

La prima domanda aveva una risposta: i giri del motore fluttuavano perché il ritardo dei magneti stava cambiando. Le seconda pure: dopo aver eseguito un nuovo foro nella scatola dell'alternatore, lo bloccammo con bullone passante al braccio di tensionamento per andare a casa. Il nostro simpatico meccanico, che da allora se ne dimenticò, regolò il ritardo e serrò i bulloni, rimise la cappottatura ed eccoci qua.

Ma la domanda rimane ancora valida. Certamente, 10 ore dopo una revisione, o le viti non erano state ben serrate o forse non era stata montata la guarnizione. Nel 2002, la Lycoming pubblicò una Service Instruction (n° 1508) relativa al problema (Mooney e Cardinal 177RG), perciò forse non sono stato il solo a provare una situazione simile. Ma il materiale installato era quello richiesto dalla Lycoming, solo una rondella interna di bloccaggio e una vite a testa piana. Perché non un lock nut? O un Pal nut? Una filo di frenatura? Gli "esperti" devono avere delle buone ragioni per non rendere sicuro un componente critico come questo, ma se fosse il mio velivolo, ci sarebbe qualcosa in aggiunta.

Mentre tornavamo indietro a manetta, pensavo "Guardati bene intorno". Allora ero salito in VFR a 6500 ft per un volo da 70 minuti. Lungo la strada, discutemmo dove avremmo potuto perdere il motore. Supponemmo a metà strada verso Buzzard Bay, certamente. Anche a 4500 ft non c'è un aeroporto raggiungibile da quel punto veleggiando.

Se non avessimo perso la cinghia dell'alternatore, non ci saremmo mai accorti di poter perdere la presa di moto dei magneti. Non gioco alla lotteria, ho già vinto. Sono fortunato per aver avuto un buon addestramento e la possibilità di un amico curioso che vide ciò che stavamo cercando. Non lo avrei biasimato se lui e suo figlio avessero voluto rientrare a casa in autobus.