

Traduzione dell'articolo "FATAL ATTRACTION" di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di ottobre 2013.

IMPATTO CON I VOLATILI.

## SOMMARIO

Travaso di informazioni da incidenti avvenuti per sapere come comportarsi in presenza di stormi di volatili e cercare di evitarli.

---

Lo scorso sabato sera, mio figlio e io siamo decollati da Lantern Hill, Connecticut orientale, per osservare i falchi. La visuale era spettacolare e nel pomeriggio le termiche lungo i fianchi creavano un'area di caccia al suolo perfetta per questi magnifici volatili. Più importante della boscaglia circostante, dei boschi e degli stagni è il fatto che il nutrimento locale è proprio lì e la ben nutrita popolazione mammifera fornisce una generosa disponibilità alimentare per i falchi. La contrapposizione determina una bella opportunità per osservare i volatili. Non potevo far nulla, ma solo pensare quale pericolo ciò potesse costituire quando questa situazione fatalmente attraente avvenisse in vicinanza di un aeroporto.

### **La zona pericolosa.**

L'impatto con un volatile non è in cima alla lista dei rischi in aeronautica, ma il pericolo potenziale è notevole. Il vero problema è che i volatili, anche quelli di notevoli dimensioni, sono relativamente piccoli e possono essere difficili da vedere ed evitare. Non deve sorprendere, ma il 90 per cento di tutti gli scontri con volatili avviene a bassa quota, durante il decollo e l'atterraggio del velivolo. È più frequente incontrare i volatili a bassa quota e l'abilità del pilota per evitarli è limitata quando si trova in prossimità del suolo e a bassa velocità.

Per la maggior parte delle volte, gli impatti non sono abbastanza gravi da bloccare un velivolo e spesso si vede un'ala ammaccata o un parabrezza incrinato. Ma ci sono altri casi che fanno rizzare i capelli in testa.

### **Urti disastrosi.**

Pilota e passeggero di un RV-7A sono partiti da Hollister, California, in una mattina di maggio. Durante la salita iniziale, il velivolo urta un grosso volatile. Il velivolo sbanda e rolla, l'ala tocca il suolo e il velivolo fa una capriola laterale.

Il pilota di un Aeronca O-58B in circuito in un giorno di settembre al Lincoln Park, New Jersey, è colpito da un volatile, che gli stacca una tratto di pala dell'elica di 8-10 pollici. Ne nasce una vibrazione violenta e il velivolo colpisce un albero durante l'atterraggio forzato in un parcheggio.

Studente e istruttore su un Cessna 152 a Woodland, California, collidono un grosso falco nella tarda mattinata di un giorno di luglio, rompendo e staccando dei pezzi del parabrezza del velivolo. Il velivolo non riesce a mantenere a lungo velocità o quota anche a tutta potenza a causa

dell'aumento della resistenza. L'istruttore riesce a vedere a malapena per il sangue negli occhi. Vanno a sbattere in un campo di pomodori.

Un Cessna 310 in volo all'imbrunire in gennaio a St. Charles, Missouri, ha un impatto con un volatile all'estremità dell'ala destra, rompendo il serbatoio d'estremità e la luce stroboscopica destra. Dopo l'atterraggio, la strobe light incendia la benzina nel serbatoio rotto. Il fuoco divampa per 35 minuti fino all'esplosione.

Il pilota solitario di un Long-EZ urta un volatile a 9500 ft sopra Santa Fe, New Mexico, determinando la perdita di un pezzo di pala dell'elica. Questa rimbalza sull'alettone, urta la deriva e la fa staccare. Miracolosamente, il pilota lotta col velivolo e lo porta a terra.

Il pilota di un Kit Fox urta un volatile vicino a Virginia, Minnesota, danneggiando dei tubi dell'impianto combustibile, innescando un incendio e piantando motore. Il pilota atterra nell'alveo di un fiume in secca, dove il velivolo si rovescia.

Un Cessna 310 in partenza da Wolf Point, Montana, urta delle oche a 600 ft AGL, frantumando il parabrezza. Il velivolo urta il suolo e si incendia fino a distruzione. Il pilota subisce delle ferite gravi.

### **La tempestività è tutto.**

Quando ci si trova in una situazione di potenziale bird strike, la rapidità è tutto. Per prima cosa, l'incontro è molto probabile in primavera e capita quando i volatili volano lungo i fiumi, le coste e altri percorsi. Anche l'ora del giorno è importante, perché molti di loro si cibano alla mattina presto e alla sera. Lungo le zone costiere, la bassa marea rappresenta il momento in cui gli uccelli cacciano i molluschi. Altri uccelli, come le aquile e i falchi, si avvantaggiano delle termiche di metà mattina per la caccia. Quando si devono eseguire delle manovre diversive, prevedere bene il momento del movimento del volatile e dello stormo rappresenta la differenza tra la buona e cattiva riuscita.

L'impatto con i volatili è più probabile in condizioni di buona visibilità, ma le nuvole non impediscono agli uccelli di volare comunque. Un Beech A100 che stava scendendo in mezzo alle nubi in IMC a circa 4000 ft si è trovato proprio in questa situazione. Il velivolo era partito dall'aeroporto municipale di Arlington (GKY) in Texas da circa 30 minuti ed era diretto a Palestine (PSN), Texas. Stando al rapporto del NTSB, il velivolo vibrava tutto a causa di un impatto multiplo con volatili, ma il pilota riuscì a mantenere il controllo e atterrò senza danni ulteriori. La macchina aveva riportato un danno notevole al bordo d'entrata dell'ala sinistra e al longherone, oltre la fence antistallo. Il bordo d'entrata della deriva fu danneggiato, e resti del volatile furono ritrovati in prossimità delle parti danneggiate dell'ala e della deriva.

Se molti scontri avvengono nelle ore diurne, molti uccelli acquatici volano anche di notte. Questa lezione fu appresa duramente quando un Beech 95, in volo VFR notturno d'istruzione sopra Center, North Dakota, si imbatté in uno stormo di anatre selvagge in una notte d'aprile. Scendendo da 4200 ft, i piloti sentirono un rumore sordo e un fiotto violento d'aria fredda entrare dal finestrino destro in cabina. Un'anatra era penetrata dal finestrino destro e colpì l'istruttore sul volto, ferendolo seriamente. Il PIC a sinistra rimase indenne e atterrò senza ulteriori danni.

## **Manovre evasive.**

Conoscere il comportamento degli uccelli in simili situazioni ci permette di disporre di alcune regole generali per evitarli. Per un uccello in volo è più semplice lasciare il vento e picchiare che salire, per cui una manovra di risalita per un pilota è di solito quella migliore per evitarli in caso d'incontro. Nondimeno, non c'è una ricetta per un successo certo nell'evitare gli uccelli specialmente se non li vediamo che qualche secondo prima dell'urto.

Consideriamo il caso dell'allievo e dell'istruttore su un Piper Warrior (PA-28-161) in sottovento durante l'atterraggio a El Cajon, California, a metà marzo. Il controllore aveva appena richiesto di allungare il braccio sottovento quando videro un falco dalla coda rossa poco avanti la prua e quasi alla stessa quota. L'istruttore si aggrappò ai comandi e iniziò a salire in virata sinistra, ma il falco urtò l'ala destra con un rumore sordo. Atterrarono senza incidenti e videro un'ammaccatura lunga 3 ft e profonda 8 in (1m x 10 cm, ndt) sul bordo d'entrata destro a causa dello scontro. Per quanto grave fosse stato, il risultato sarebbe potuto essere molto peggiore.

In vicinanza del suolo, bisogna usare una strategia evasiva differente. Un volatile in vicinanza del suolo probabilmente salirà per sfuggire al pericolo – un pilota abile dovrebbe anticiparlo. Sfortunatamente, questa reazione rende difficoltoso evitarlo. Come il caso del bimotore Piper partito dalla contea di Washington in Pennsylvania intorno alla 7 di mattina a settembre dello scorso anno. Proprio poco dopo il distacco, il pilota scorse uno stormo di anatre in rotta di collisione. Picchiò per evitarle, ma il velivolo rimbalzò sulla pista in aria dove entrò in collisione con gli animali. Pilota a passeggero non rimasero feriti, ma il velivolo ne ottenne dei danni notevoli.

## **Un attacco subdolo.**

Spesso sembra che gli uccelli escano da non si sa dove, ma loro pensano forse lo stesso di noi. Un velivolo leggero che veleggia per un atterraggio potrebbe costituire un attacco subdolo per gli uccelli in vicinanza della pista, per cui una spuntata di motore in avvicinamento potrebbe rappresentare un allarme che anticipa il prossimo arrivo. Alcuni esperti raccomandano l'uso delle luci di atterraggio o, meglio ancora, delle luci stroboscopiche per allertarli della nostra presenza.

Non c'è una strada sicura per evitare la collisione con i volatili, ma se siamo attenti e agiamo in maniera appropriata per evitarli, possiamo almeno limitare il rischio di collisione.