

Traduzione dell'articolo "THE ENGINE JUST QUIT" di David Dagenais tratto dalla rivista Sport Aviation di febbraio 2014.

UN TRASFERIMENTO FINITO MALE.

E IL MOTORE PIANTÒ

SOMMARIO

L'avvertimento che distribuisce l'autore, in questo caso, è che se il velivolo resta inutilizzato per alcuni mesi potrebbe non bastare un prevolo per quanto ben eseguito, ma servirebbe anche una prova in volo abbastanza lunga. Viene messa in evidenza anche una scarsità di manutenzione al motore da parte del proprietario. L'articolo contiene anche una sottolineatura della necessità di addestrarsi al volo con motore fermo, per superare l'ovvia difficoltà di dover mettere le ruote a terra in condizioni di sicurezza. Se l'utilizzo tipico dei nostri costruttori amatori fosse limitato a un breve periodo dell'anno, si dovrebbe eseguire un'ispezione delle 25 o 50 ore, se non un'annuale, prima di rimetterlo in volo.

Durante gli anni, ho eseguito molte ispezioni annuali per un velivolo che aveva superato il periodo. Dovevo ottenere un'autorizzazione al volo di trasferimento dalla FAA, eseguire l'ispezione prevolo, riportarla sul registro del velivolo e portarlo in volo nel luogo previsto.

All'aeroporto Lakeland l'esercente del Cessna 172 ed io conducemmo un'ispezione del velivolo per assicurarci che avrebbe eseguito in sicurezza il trasferimento all'aeroporto Herlong, a Jacksonville, Florida, distante circa 148 miglia. Abbiamo rimosso il cofano motore e sostituito la batteria inattiva, prendemmo dei campioni di benzina da tutti i drenaggi inferiori e prelevato un campione dalla vaschetta del carburatore. Tutti i campioni non presentavano tracce di acqua o di sedimenti.

Avviai il motore quattro volte, verificando la funzionalità dei magneti dopo ogni avviamento, e tutto andò bene. C'erano 7,5 quarti di olio indicati sull'asticella, i serbatoi destro e sinistro erano pieni di combustibile. Richiesi un decollo con direzione nord, ma solo dopo aver superato i 2500 ft sull'aeroporto.

La salita a 2500 ft fu senza eventi particolari. Il motore cantava potente e continuo, perciò decisi di lasciare l'aeroporto in direzione nord.

A parte un lieve spostamento del gas che richiese solo una piccola regolazione, il motore girava veramente fluido a 2500 RPM. Dato che tutti gli strumenti erano nell'arco verde e il motore girava bene, ritenni di terminare il panino che mi ero preparato.

Pochi minuti dopo i giri scesero da 2500 a 1500 RPM. In un attimo si passò dalla crociera all'emozione. Spostai la miscela su tutto ricco e cercai di variare la potenza. Cercai un luogo per l'atterraggio e contattai Tampa approach per informare il controllore della perdita di potenza. Stabilizzata la velocità di migliore discesa a 80 mph, capii che il velivolo non avrebbe mantenuto quota a lungo. Il controllore mi domandò se c'era una strada nei dintorni adatta per l'atterraggio e mi

informò che l'aeroporto più vicino era Zephyrhills a 15 miglia dietro a me. Replicai "Non va bene; il velivolo non mantiene la quota. Sto manovrando per raggiungere una superficie a 3 miglia da me".

Puntai sul campo aperto più lungo dei dintorni ragionevolmente libero da ostacoli per un atterraggio tra gli alberi. Era lungo da un miglio e mezzo a uno e tre quarti. Provai a selezionare i magneti sinistri e destri. Rimasi in posizione "L"; nessuna variazione. Selezionai "R" e il motore cessò di girare. Per un attimo cercai di rimettere in moto, ma il motore non partì.

A questo punto mi concentrai all'atterraggio sul campo. Passando sopra a 600 ft, vidi un boschetto alberato davanti. Manovrai in modo da passare in mezzo tra due alberi proprio a livello delle cime a 60 ft, notai poi lo steccato di una fattoria alto 4 ft proprio davanti a me. Sfortunatamente la traiettoria di discesa sembrava puntare proprio sulla linea dello steccato. La velocità era di circa 60 mph e l'elica aveva smesso di ruotare. Proprio prima di raggiungere lo steccato, diedi 10° di flaps e tirai su un pochino il muso per sollevarlo. Il velivolo toccò il suolo circa 4 ft dopo lo steccato e si fermò in circa 600 ft. Immediatamente, mi assicurai che il selettore combustibile fosse in off e sperai che qualcuno arrivasse presto ad aiutarmi.

Fui proprio fortunato. Fui capace di atterrare in un pascolo per bovini senza alcun danno al velivolo, alla proprietà e a me stesso. Sintonizzai sulla 121,5 e chiamai "Mayday". Un equipaggio dell'American Airlines rispose e passò l'informazione a Tampa Approach che N1613Y era al sicuro a terra senza danni e feriti. Contattai anche la stazione di volo FAA per riportare la mia posizione. Quindi chiamai il proprietario del velivolo per informarlo di quanto successo.

Appena finito di parlare con la stazione del Miami Flight Service, arrivò un vicesceriffo in auto verso il velivolo. Qualche minuto dopo ne arrivò un altro, dopo cinque minuti un terzo.

Non riesco proprio a credere che il motore abbia piantato! Avevo guardato ogni cosa che doveva essere ispezionata. Tutte le prove motore sono state normali. Tutti i campioni di benzina, puliti. Cosa potrebbe essere avvenuto?

Ritornammo una settimana dopo con un rimorchio per riportare il velivolo a Jacksonville. Provammo a mettere in moto il motore, ma non partì ancora.

Il funzionamento dei magneti era corretto. Il filtro della presa d'aria al carburatore era pulito e non c'erano ostacoli all'ingresso del carburatore. Rimossi il carburatore e provai il galleggiante e la valvola a spillo. Trovai che questa non chiudeva; restava bloccata aperta. Dopo un ulteriore esame vidi che c'era parecchio sedimento nel filtro d'ingresso al carburatore. Quando smontai il carburatore, trovai del deposito in tutto l'interno del carburatore. Quello nel filtro aveva anche delle particelle ferrose.

Il deposito che si era raccolto nei serbatoi nel corso di tanti anni, si era spostato pian piano durante il volo e infine contaminò il carburatore al punto che questo non avrebbe più miscelato la benzina nel modo dovuto. Quando passai l'informazione agli altri CFI e meccanici A&P tutti anziani, ognuno disse sostanzialmente la stessa cosa: si tratta di qualcosa che nessuno avrebbe trovato durante il prevolo ed io avevo fatto ogni cosa che dovevo per accertarmi che il velivolo fosse sicuro per il volo.

Uno delle maggiori lezioni apprese è che quando si deve trasferire un velivolo che non ha volato per svariati mesi, un'ispezione prevolo non è sufficiente. Un volo prova sopra l'aeroporto per almeno mezzora o un'ora potrebbe renderci sicuri che non ci saranno sorprese.

In 33 anni di volo e di pratica delle procedure con motore fermo, questa è stata la prima volta che ho avuto necessità di metterla in pratica. Credo che una delle chiavi per un atterraggio con successo fuori campo sia di provare normalmente l'avvicinamento all'aeroporto senza potenza. È diverso che eseguire la procedura senza motore durante le prove di verifica o il riesame biennale obbligatorio, ma non ritengo che sia sufficiente per ognuno per mantenere la consapevolezza della capacità di assumere una decisione durante gli avvicinamenti senza motore. Esercitarsi per l'inatteso. Aiuta a portarci fuori dalle difficoltà.