

Traduzione dell'articolo "THE ROAD TO FORCED LANDINGS" di Robert R. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di giugno 2014.

È FACILE ESAURIRE IL COMBUSTIBILE.

ATTERRAGGI FORZATI.

SOMMARIO

L'autore prende lo spunto dall'entità significativa degli incidenti dovuti a perdita di potenza, il più delle volte per errore del pilota (gestione sbagliata dell'impianto, non conoscenza dello stesso o delle sue limitazioni, mal esecuzione della check list), per fornire delle lucide considerazioni che evidenziano l'indispensabilità della conoscenza dell'impianto del proprio velivolo per non trovarsi a dover eseguire un atterraggio forzato con conseguenze spesso molto spiacevoli e per contribuire alla sicurezza di volo.

A dispetto del fatto che i motori aeronautici sono piuttosto affidabili, la perdita di potenza compare regolarmente nei rapporti d'incidenti. Se da un lato, le avarie meccaniche avvengono con bassa frequenza, la perdita della potenza principalmente ricade sotto la responsabilità del pilota: la gestione sbagliata dell'impianto, la non conoscenza dello stesso o delle sue limitazioni o il non aver seguito la check list. Di solito si omette un semplice passaggio che richiede un piccolo ma prezioso tempo per la sua esecuzione. All'opposto, se ne trascuriamo uno importante, ci troveremo di fronte ad un'emergenza grave che ci porterà sulla strada dell'atterraggio forzato. Diamo allora un'occhiata ad alcuni recenti casi e rivediamo quali semplici cose avrebbero potuto almeno prevenirli.

Nel luglio scorso, un pilota e un istruttore di volo stavano esercitandosi in decolli e atterraggi su un Beechcraft P35 a Bridgeport, Texas, quando il motore si arrestò. Impossibilitati ad atterrare su una strada, eseguirono un atterraggio in un campo nelle vicinanze durante il quale il carrello fu divelto. In base al rapporto del NTSB, il selettore dei serbatoi era posizionato sul sinistro, che era vuoto. Il serbatoio destro non fu danneggiato nell'urto e conteneva benzina. Purtroppo, l'allievo riportò ferite gravi e l'istruttore delle minori. In un caso come questo, seguire attentamente la lista controlli in vista dell'atterraggio durante il circuito di avvicinamento avrebbe potuto evitare l'incidente.

Analoga situazione avvenne l'ottobre scorso a Beltzville, Pennsylvania, quando pilota e istruttore stavano ritornando da un volo addestrativo locale su un Piper Cherokee PA-28-140. Il motore si arrestò e l'istruttore manovrò il velivolo per un atterraggio di emergenza, avendo seguito la check list apposita. In base al rapporto del NTSB, l'istruttore affermò di non aver cambiato la posizione del selettore. L'atterraggio fu eseguito in un campo dove il velivolo entrò in un boschetto, danneggiando entrambe le ali. L'investigazione successiva riscontrò 18 gal. nel serbatoio sinistro e solo 8 once (1/3 di litro ndt) nel destro. Il selettore dei serbatoi era stato posizionato sul destro. Se il selettore fosse stato spostato al primo segno di malfunzionamento, sarebbe potuta finire diversamente.

Certamente, è facile venire distratti mentre si è in volo di addestramento, ma è imperativo che seguiamo sempre le liste di controllo e che completiamo ogni voce con attenzione. I piloti

talvolta sono veloci nel compiere le azioni proprio per finire, senza pensare veramente cosa stanno eseguendo. Soprattutto quando si tratta di combustibile, dobbiamo sempre considerare ogni voce della check list come "agisci o muori".

Il pilota del Mooney M20B avrebbe potuto prestare maggior attenzione alla sua check list di decollo evitando un incidente a luglio 2012. Il suo velivolo perse potenza alla partenza dall'aeroporto di Rosamond, California, ed eseguì un atterraggio forzato in un campo dove urtò delle palizzate. In base al report del NTSB, il pilota aveva stabilito, prima del decollo, che il serbatoio destro era vuoto e il sinistro pieno per un quarto. Lasciò selezionato il serbatoio sinistro per il taxi e poi selezionò i serbatoi come da procedura normale per il riscaldamento. Sbagliò, però, a non riportare il selettore sul sinistro per il decollo, restando senza combustibile durante lo stesso. In questo caso, il pilota apparentemente ha seguito la procedura standard ma ha ommesso una voce critica della lista.

Talvolta il diavolo sta nei particolari. Un caso simile è quello del pilota di un Cessna 210 che fu sorpreso dalla mancanza di combustibile il novembre scorso a Jasper, Georgia. Il pilota in questione passò dal serbatoio destro, con quasi un quarto, al sinistro, che indicava da un terzo a metà. Il pilota circuitò sull'aeroporto e si immise nel circuito di atterraggio. A causa del vento trasversale, il pilota riportò di avere fatto una scivolata in finale. A quasi un miglio dalla pista il motore piantò. Non riuscendo a riavviarlo, il pilota atterrò su una strada.

L'investigazione rivelò che il serbatoio destro aveva quasi 14 galloni di benzina e il destro circa 9. Il particolare trascurato, però, fu una targhetta richiesta da una AD che stabilisce di "Evitare atterraggi in arco rosso ed evitare di derapare per oltre 30 secondi con meno di metà serbatoio". Apparentemente il livello di combustibile era inferiore alla metà, la superficie del liquido a causa della derapata potrebbe essersi inclinata scoprendo il pescante. Se il pilota avesse conosciuto le limitazioni del velivolo, avrebbe facilmente evitato l'errore.

Il pilota di un Beech A36 Bonanza volava in crociera a 7000 ft sopra lo stato di New York allorquando un particolare trascurato determinò la perdita di potenza, obbligandolo a un atterraggio forzato. Un esame rivelò che il selettore dei serbatoi era stato posizionato *tra* i serbatoi destro e sinistro. Un richiamo nel manuale dell'operatore stabilisce di "Posizionare il selettore solo in posizione stabile – Non c'è flusso di combustibile tra due posizioni stabili". Il pilota e il suo passeggero hanno subito lievi ferite ma il velivolo è rimasto notevolmente danneggiato nell'incidente.

Il pilota di un altro Beech A36 Bonanza ha eseguito un atterraggio forzato in un campo dopo che il motore ha piantato durante un volo di trasferimento. Il particolare trascurato fu il tappo del serbatoio che non era stato ben chiuso dopo il rifornimento. Durante il volo, il pilota vide uscire del combustibile dal tappo del serbatoio sinistro e osservò che questo era pieno per tre quarti. Continuò con il selettore posizionato sul sinistro e in prossimità della destinazione osservò che lo stesso serbatoio era pieno quasi per metà. Poco dopo il motore piantò. Gli investigatori conclusero che il combustibile era stato aspirato dal serbatoio sinistro essendo il tappo allentato, e che la pressione differenziale risultante probabilmente aveva causato un'errata lettura dell'indicatore. Per fortuna, il pilota non rimase ferito nell'incidente.

Nell'agosto 2012, un pilota, non abilitato al volo strumentale, di un Beech Sierra (B42R) si trovava in un volo supposto VFR sopra una zona montagnosa in Virginia che si rivelò disastrosamente sbagliato. Dopo un paio d'ore di volo, il pilota avvisò l'ATC che stava salendo da 9000 ft a 10500 ft. Due minuti dopo, riportò un'emergenza avendo perso potenza il motore. Il controllore gli indicò le coordinate di un aeroporto vicino cercando di aiutarlo, ma il pilota rispose che era "in ballo e non vedeva altro da fare". Quasi cinque minuti dopo, il pilota riferì di non riuscire a superare la linea delle montagne seguendo la sua rotta. Poco dopo, radar e voce sparirono.

Le investigazioni successive mostrarono che il serbatoio sinistro conteneva una pinta di combustibile e il destro 10 galloni. Il selettore era stato posizionato sul serbatoio destro, ma le tubazioni e il filtro erano asciutti. Gli investigatori stabilirono che il pilota aveva selezionato il destro dopo la piantata motore, ma il flusso di combustibile non era ripreso al momento dell'avvicinamento alla linea montagnosa. Il pilota rimase ucciso nell'urto.

La gestione del combustibile significa veramente un "agisci o muori", ed è sorprendentemente facile rimanere senza combustibile. Prendendo delle semplici precauzioni nel rifornire correttamente il velivolo e conoscendo e gestendo l'impianto, possiamo evitare molte situazioni che ci portano a conseguenza molto spiacevoli.