

Traduzione dell'articolo "WHO SAID THERE IS AN EMERGENCY?" di J. McClellan tratto dalla rivista Sport Aviation di novembre 2014.

È NECESSARIO DIRE CHE C'È EMERGENZA?

SOMMARIO

L'autore, rifacendosi a un incidente oggetto d'indagine del NTSB, evidenzia gli elementi che devono fare decidere il pilota a dichiarare l'emergenza. Certamente la comprensione della situazione a bordo è fondamentale. A questa il pilota deve aggiungere la quota di volo rispetto al più vicino aeroporto perché rappresenta il margine di sicurezza. Se poi egli è in comunicazione con una torre, allora è indispensabile evitare confusione o equivoci informativi. In ogni caso, perciò se il pilota affronta una difficoltà non superabile deve dichiarare l'emergenza.

Molti di noi esitano, forse anche sono contrari, a dichiarare un'emergenza in volo. Forse si tratta della paura infondata che la dichiarazione dell'emergenza genererà una montagna di lavoro cartaceo da gestire. O, più probabilmente, siamo convinti come piloti di avere tutto sotto controllo e non abbiamo proprio bisogno dell'aiuto esterno.

In molte situazioni la dichiarazione d'emergenza non è di molto aiuto. Per esempio, se il motore pianta all'improvviso a bassa quota non c'è controllore o alcun altro all'esterno che possa dare un aiuto. Ma quando il meteo è un IMC e incontrate delle difficoltà avendo sufficiente quota che mette a disposizione tempo e distanza, è assolutamente vitale che le persone a terra comprendano bene le circostanze delle vostre criticità.

È stata proprio questa confusione relativa a quanto stava realmente avvenendo che ha portato a un incidente forse evitabile un pilota con due passeggeri a bordo di un Bonanza H35 in volo sulla Florida.

Il pilota privato cinquantottenne e due passeggeri erano rientrati dalle Bahamas ed erano atterrati a Fort Pierce, Florida, per fare dogana. Gli investigatori non sono riusciti a ritrovare i registri del pilota e del velivolo, che avrebbero dovuto essere a bordo. Sulla domanda di visita medica di terzo livello più recente fatta dal pilota pochi giorni prima dell'incidente, egli aveva riportato 1300 FH totali di cui 30 nei sei mesi precedenti. Aveva l'abilitazione al volo strumentale.

La FAA avisò gli investigatori del NTSB che circa un mese prima dell'incidente i cilindri n 1 e n4 del motore del Bonanza erano stati sostituiti per scarsa compressione. Non fu ritrovato alcun ordine di lavoro o altro documento. Un amico dell' esercente del Bonanza riferì che il velivolo aveva eseguito un'ispezione annuale quasi tre mesi prima dell'incidente. L'amico riferì di non essere al corrente di alcun problema precedente relativo al motore del velivolo salvo di alcune piccole perdite di olio.

Il Bonanza aveva lasciato le officine della Beech nel 1957 con un motore Continental O-470-G, che fu successivamente trasformato con l'iniezione e approvato da Beech. Gli investigatori

non riuscirono a ritrovare alcuna registrazione del motore, le ore totali, quelle da ultima revisione o da quanto tempo fosse stato modificato da carburatore a iniezione.

La persona che eseguì il rifornimento di combustibile del Bonanza a Fort Pierce disse agli investigatori di aver notato delle "perdite visibili di olio" sul carrello anteriore. Riferì di aver avvisato il pilota di un notevole sbilanciamento del combustibile e della risposta del pilota che la pompa combustibile del serbatoio destro non funzionava. Il Bonanza era stato modificato con serbatoi d'estremità in fibra di vetro da 15 galloni.

Il Bonanza lasciò Fort Pierce per il Tennessee in VFR. In prossimità di Daytona, il pilota fu acquisito con il radar dagli operatori della torre a 4500 ft. Richiese di salire a 6500 ft. Il controllore l'avvisò di nubi a 7000 ft nella zona e il pilota salì a 7500 ft.

Dopo 17 minuti il pilota chiamò i controllori dicendo "Sento vibrazioni all'elica, mi serve aiuto". Può sembrare un'emergenza? I controllori hanno interpretato "Ho bisogno di aiuto" proprio come sembra: un'emergenza.

Il controllore informò il pilota che l'aeroporto più vicino era in direzione ore 12 a 5 miglia, e gli domandò se era abilitato allo strumentale e se disponeva della strumentazione. Le condizioni nell'area si erano ridotte a 900 ft, con previsione a 1400 ft e visibilità 3 miglia. Il pilota disse di poter andare in IFR e soggiunse "Ho anche un problema di pressione olio, sta scendendo rapidamente". Il controllore chiese la natura del problema. "Qualcosa all'elica o altro" fu la risposta.

Il controllore riferì al NTSB di aver provato a dirigere il Bonanza verso l'aeroporto di Ormond Beach, a circa 6 miglia a sudest rispetto alla posizione del velivolo. Ma una costruzione aveva chiuso la pista più lunga e il vento non favoriva la pista nord-sud.

Allora il controllore decise di indirizzarlo verso Flagler County, a circa 8 miglia a nord della posizione del Bonanza. Il controllore autorizzò il pilota a scendere a 2000 ft e disse di volerlo dirigere verso un aeroporto con avvicinamento radar (ASR) se era d'accordo. Il pilota accettò.

Un problema è che non c'è un avvicinamento ASR ufficiale a Flagler. Un ASR è un avvicinamento guidato dal radar durante il quale il controllore fornisce le prue per il volo e le quote per la discesa. Diversamente dalla guida radar di precisione (PAR), non c'è una guida per l'angolo di discesa e la precisione del ASR non è prossima a quella del PAR.

Il controllore riferì poi agli investigatori che aveva pianificato di dirigere il Bonanza lungo la rotta servendosi dell'avvicinamento RNAV fino alla pista 29 a Flagler. Anche se non c'erano impronte sul radar per un ASR, il controllore conosceva rotte e quote sicure per un avvicinamento RNAV. Il meteo non era cattivo, solo un tetto IFR previsto a 900 ft.

Circa un minuto dopo che il controllore aveva informato il pilota del suo piano ASR, questi disse "Pressione olio a zero, ma con bassa temperatura del cilindro". Non sembra un'emergenza? Specialmente dopo il primo rapporto dei problemi di temperatura olio e vibrazioni? Ma nessuno ha pronunciato la parola e il controllore che ha diretto il Bonanza lontano dall'aeroporto, gli disse di scendere a 2000 ft, proprio per allinearsi ad un lungo finale.

Il controllore stava gestendo il volo con una normale procedura IFR, invece del previsto ASR. Diresse il Bonanza su una base distante facendolo virare verso un tratto finale a 5 miglia dalla pista, mentre lo faceva scendere a 2000 ft e poi a 1600 ft mentre distava ancora 5 miglia dalla pista.

Il controllore certamente non capì l'urgenza della situazione. Continuò con la procedura IFR standard informando il pilota di averlo autorizzato all'avvicinamento e che gli avrebbe fornito le istruzioni mancanti nel caso non vedesse la pista. Quindi egli tenne il pilota sganciato dalla torre di Flagler. Finalmente, il pilota disse "Ho bisogno di aiuto, sta entrando fumo." Questa fu l'ultima comunicazione registrata.

Il Bonanza infilò gli alberi a circa tre quarti di miglio dalla pista e appena a sinistra dell'asse pista. Le tre persone a bordo restarono uccise nell'urto. I dati del controllore erano diretti sulla pista, e il pilota aveva seguito le istruzioni. Il problema fu un grande buco che gli investigatori trovarono nel basamento del motore dove una biella rotta si era staccata facendo piantare il motore.

Un'ispezione a motore sbarcato rivelò che l'albero motore era rimasto senza lubrificazione e c'era stato un danno meccanico e termico al piede della biella n 4, che ruppe la biella stessa. L'orifizio di passaggio dell'olio al supporto era contaminato, ma altri passaggi erano liberi e non ostruiti. Il motivo della mancanza d'olio al piede di biella non fu determinato e non ci fu modo di sapere se la sostituzione del cilindro riportata dall'ispettore della FAA aveva a che fare con l'avaria.

D'altra parte tutti noi sappiamo che i motori possono andare in avaria e ci vanno, e questa non deve terminare necessariamente in un disastro o anche in un atterraggio fuori pista. C'era sufficiente tempo in base alla quota del Bonanza quando avvenne il primo problema per raggiungere la pista se il controllore avesse compreso l'importanza del problema, che sarebbe diventata evidente se il pilota avesse usato la parola magica "emergenza".

Il NTSB decise di distribuire equamente la responsabilità tra il pilota e i controllori. Le responsabilità del pilota nel dichiarare emergenza è del tutto evidente. Dopo tutto come piloti, siamo nella miglior posizione di sapere quanto la situazione sia grave.

Ma il NTSB osservò le lungaggini per attivare le procedure del controllo del traffico aereo che obbligano i controllori a comprendere quanto meglio e quanto prima le situazioni anormali. È un pesante fardello per i controllori che possono essere forzati a porre "20 domande" ad un pilota distratto da qualcosa che sta andando storto a bordo.

In questo caso il controllore usò sette minuti circa per dirigere il Bonanza a oltre 6 miglia dalla pista per allinearli ad un avvicinamento guidato dal radar. Nel frattempo, il pilota seguì le istruzioni fornitigli, prue e quote, senza domande finché fu troppo tardi. C'era parecchio tempo per il pilota di dichiarare emergenza, che c'era veramente, o per il controllore, e dovrebbe essere la regola, di domandare al pilota se vuole chiedere un'emergenza. E sarebbe stata una procedura corretta e normale per il controllore dichiarare un'emergenza spontaneamente una volta capito che il Bonanza era in difficoltà.

La causa ritenuta probabile dal NTSB fu "la perdita completa della potenza motrice in seguito alla rottura della biella n 4, conseguente alla mancanza di lubrificazione, che determinò l'atterraggio forzato. Hanno contribuito all'incidente l'incapacità del pilota di definire con chiarezza

la situazione di totale mancanza di potenza e la parziale comprensione da parte del controllore dello stato di emergenza, che ha determinato di dirigere il velivolo troppo lontano dall'aeroporto per raggiungere la pista."

La parola emergenza è forse quella più efficace che un pilota possa trasmettere a un controllore. A parte la potenza o altra situazione, non dobbiamo aver timore di servircene.

Segue il disclaimer della EAA secondo cui l'articolaista si attiene solo al rapporto ufficiale finale del NTSB e non intende esprimere alcuna valutazione conclusiva su persone vive o morte o velivoli o accessori. L'unico intento è di richiamare l'attenzione del lettore agli aspetti sollevati dal report.