

Traduzione dell'articolo "IF THE HOSE DOESN'T FIT" di Charles Lutin tratto dalla rivista Sport Aviation di novembre 2015.

IL NASTRO ADESIVO PER TUBI NON FISSA OGNI COSA.

LAVORI MALFATTI

### SOMMARIO

L'autore riporta una propria esperienza negativa ma finita bene, eseguita sotto la spinta della fretta ma senza considerare l'importanza dell'impianto interessato durante il funzionamento operativo. Incompetenza e noncuranza hanno generato un rischio mortale.

-----

Avevo iniziato a lavorare sul mio Glasair Super II FT nel maggio 1992 poco dopo aver acquistato il kit. Tempo, famiglia e lavoro mi avrebbero permesso di terminare il lavoro. Sapevo di essere limitato in capacità e conoscenze impiantistiche per completare da solo l'installazione del motore e dell'avionica. Prima di entrare nell'USAF nel gennaio 2007, portai il velivolo per il completamento in un'officina in Louisiana. Nel marzo 2009 lo portai a casa in Arizona dopo le prove di volo in uno stato quasi completo. Dopodiché, eseguii un'ispezione generale per verificarne la condizione e rimisi in linea il velivolo.

Mi trasferii a Warner Robins, Georgia, nel marzo 2010 e ci rimasi per circa una settimana. Partii per Raleigh/Durham, un volo di 90 minuti. Il prevolo, il riscaldamento e il decollo furono normali. Iniziai una salita a 9500 ft diretto a Raleigh. A questo punto l'elica andò improvvisamente a 3200 RPM, con allarme giallo sul pannello motore. Dopo 15 secondi, chiamai l'ATC e virai verso Milledgeville, l'aeroporto più vicino distante 11,5 miglia. Ero in discesa quando il motore cominciò a emettere dei rumori metallici e a vibrare parecchio. ATC mi avvisò che davanti a me c'era una superstrada a corsie separate. La zona era quasi completamente boscosa. Riuscii ad atterrare al centro, ma toccai a destra contro il guardrail.

Non scoppiò alcun incendio, dovetti parlare con parecchie persone e portare il velivolo in aeroporto con un carro attrezzi.

Il giorno dopo fui raggiunto dal personale FAA. Il ventre e il lato sinistro del velivolo erano sporchi di olio ma neppure una goccia sul parabrezza. Rimuovemmo il cofano.

Il coperchio presentava un foro. Vedemmo il tubo del radiatore dell'olio che esce dalla parte posteriore del motore sopra la scatola accessori che si era distaccato. La tubazione era costituita da un tubo flessibile rivestito da una calza di inox. Il terminale del tubo era avvolto da nastro adesivo (coperto quando il tubo era inserito nel terminale AN) e il condotto flessibile semplicemente infilato sul terminale. Il tecnico aveva usato il tubo sbagliato e aveva provato a renderlo adatto avvolgendone l'estremità con nastro adesivo. Alla fine, con il caldo e l'olio, il nastro non fece più la sua funzione.

Ovviamente, quando la causa dell'incidente venne alla luce non ne fui felice nei confronti dell'officina che aveva completato il lavoro. Contattai il responsabile dell'officina per vedere come uscire da quella situazione. Proposi che mi comprasse il velivolo incidentato per ripararlo e

Ad uso esclusivo dei soci Cap Pagina 1 di 2

rivenderlo. Mi rispose di non poterlo fare per la sua situazione finanziaria, ma volle recuperarlo portandolo in officina e riparandolo senza alcuna spesa con le parti che aveva a disposizione. Si scusò moltissimo e riteneva di essere stato completamente ingannato dal suo meccanico.

A questo punto, mi ripresi e vidi che disponevo di risorse. Il ch. 38 della EAA è molto attivo e è costituito da oltre 100 membri. Cominciai a pianificare il recupero del velivolo da Milledgeville. Russ Bone, Mike Beasley e Joe Gleaton arrivarono a Milledgeville, smontarono il velivolo, lo caricarono e in due giorni lo riportarono presso l'hangar 5A2.

Ecco ciò che feci. Primo, non mi feci prendere dal panico in emergenza. Secondo, stavo già parlando con l'ATC prima di dichiarare l'emergenza.

Terzo, quando vidi la superstrada, decisi subito che era il miglior posto per l'atterraggio. Atterrare nella parte centrale fu la decisione che assunsi e la mantenni. Forse il fondo avrebbe potuto essere più liscio ma, così, non stavo rischiando di urtare qualcos'altro.

Quarto, atterrai con il completo controllo, porta aperta, tutto flap, proprio alla velocità di stallo (52 kt). Fu un atterraggio di sopravvivenza, malgrado il fondo non buono.

Comunque, ci fu qualche esitazione in volo prima di capire che cosa stava succedendo. Cercavo di venire a patti con la realtà e arrivare a Raleigh comunque.

Sono anche il costruttore ma avevo passato il completamento all'officina.

Lezione appresa: primo, se vi capita l'esperienza di un'elica che scappa, vi suggerisco di pensare subito a una bassa pressione dell'olio, portare la miscela in OFF e spegnere il motore. Secondo, fare qualche pensiero sulle tubazioni dell'olio. Sono difficili da costruire e da ispezionare.

Terzo, pensare bene a quale officina scegliere per fare eseguire il completamento. Quella che ha sbagliato gode di una buona reputazione tra i costruttori. Assicuratevi che abbia l'approvazione FAA come repair station e viveteci accanto fino a che non hanno terminato il lavoro.

Ultimo, cercate nella comunità dei vostri costruttori o via web l'assistenza per i problemi difficili del vostro velivolo. Una volta in pensione, mi sono dedicato a finire da solo il velivolo. Ho sistemato un'altra dozzina di piccoli problemi che l'officina aveva lasciato sul velivolo e mancano solo i sedili i tappetini e un viaggetto presso un rivenditore di radio per completare il tutto.