

Traduzione dell'articolo "IT'S THE LITTLE THINGS" di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di marzo 2016.

QUEL DETTAGLIO TRASCURATO.

SOMMARIO

L'analisi di alcuni incidenti rivela che l'abitudine e la superficialità, a volte, conducono a incidenti più o meno gravi. Da qui la necessità di disporre e osservare le procedure e porre la dovuta attenzione anche ai particolari che, come nei casi esaminati comportano incidenti.

Non c'è nulla che mi dia più felicità del volo, ma la verità è che è terribilmente implacabile con gli errori. Non serve leggere molti rapporti di incidenti per capire che è una piccola cosa – un dettaglio - che spesso ci fa lo sgambetto. Questa è proprio la ragione per cui disponiamo di procedure, liste di controllo, manuali, tabelle delle prestazioni, dell'*Aeronautical Information Manual*, dei NOTAM e di un sacco di informazioni da digerire prima del volo. Se continuiamo a pensare che questo materiale per il volo è necessario, allora dobbiamo raddoppiare gli sforzi per trovare il diavoletto nei particolari che potremmo scordare o trascurare.

Abbiamo benzina?

Una delle prime cose che impariamo nell'addestramento al volo è di controllare sempre il combustibile. Siamo messi in guardia dal fidarci degli indicatori di livello (a meno che non stiano avvicinando allo zero), di controllare visivamente il livello con qualche specie di asticella, paletta o indicatore e confermare visivamente che è sufficiente e pulito. Supponiamo di avere abbastanza combustibile per il volo, più 30 minuti aggiuntivi per i voli VFR diurni e 45 minuti per quelli notturni. Oltre a questo, il pilota prudente considera opportuno disporre di un margine ulteriore, qualora servisse. E se tutto questo a volte sembra esagerato, allora dobbiamo riconsiderare il nostro approccio mentale.

Il pilota di un RV-6A intendeva eseguire alcuni tocchi e va presso l'aeroporto regionale Richard B. Russel (RMG) a Rome in Georgia, a settembre del 2015, quando il destino gli fornì proprio l'opportunità di riesaminare la sua impostazione mentale. Prima del volo, controllò i serbatoi e misurò 6 galloni nel serbatoio sinistro e 3 nel destro. Perciò stando alle regole, aveva forse combustibile sufficiente per eseguire un paio di manovre. Secondo quanto dichiarò nel rapporto del NTSB, il combustibile era "poco ma sufficiente per due o tre tocchi e va". Non si comportò di conseguenza.

Il pilota selezionò il serbatoio destro per il rullaggio, poi lo spostò sul sinistro proprio prima di eseguire il run up, dove rimase per il resto del volo, stando al rapporto. Partì dalla pista 7, eseguì il circuito per il touch and go e riprese quota per eseguire il secondo atterraggio. Invece di eseguirlo, prolungò la base e volò sopravvento parallelamente alla pista, continuando in quella direzione per circa 4,5 miglia prima di virare in base verso la pista 7. Proprio in quel momento, il motore piantò. Il pilota eseguì una virata a sinistra per allinearsi alla pista 25 e tentò il riavvicinamento. Andato male il tentativo e rendendosi conto che non sarebbe riuscito a veleggiare fino alla pista, atterrò in un campo nelle vicinanze. Il pilota rimase ferito seriamente e il velivolo danneggiò le ali,

il carrello e gli impennaggi. Le indagini successive rivelarono la presenza di solo 1,5 galloni di benzina nel serbatoio sinistro e zero nel destro.

Il carrello è estratto?

Un'altra lezione imparata all'inizio dell'addestramento è l'importanza di usare le liste di controllo. Questo documento critico rappresenta un mezzo per assicurarsi che i dettagli del volo siano tenuti ben presenti. Come molti di noi hanno imparato, a causa dell'agitazione che si prova durante il circuito di traffico, è facile perdere il controllo proprio dei dettagli. La distrazione spesso ci fa trascurare alcuni di questi, in particolare su un velivolo con carrello retrattile. Per questo ci serviamo di flussi, artifici mnemonici e qualunque altra cosa che possiamo immaginare per assicurarci di ricordare di eseguire il controllo completo. Ancora, i piloti talvolta si trovano a essere preda del diavoletto e a dimenticare qualche particolare.

È stato proprio il caso del pilota di un Cessna 210L che tentava di atterrare a Duluth, Minnesota. Quando stava per inserirsi nel circuito, sentì un altro pilota riportare la sua posizione in vicinanza dell'aeroporto. Guardò con attenzione in giro e acquisì il velivolo, quindi proseguì la sua rotta. Virò in base dopo aver passato il traffico e poi sentì qualcosa che gli sembrò essere l'allarme del suo TCAS avvisarlo della prossimità con un altro velivolo. Il pilota allora si apprestò a eseguire un atterraggio senza carrello, dopo di che si rese conto di aver confuso l'allarme acustico del carrello con quello del TCAS.

Tecnica del rullaggio.

Alcune volte il diavoletto sta nei particolari della tecnica e ancora una volta è facile perderli di vista nello sforzo del momento. Consideriamo il caso del pilota di un Piper Archer (PA-28-181) che stava effettuando il rullaggio per decollare dall'aeroporto New Century AirCenter (IXD) di New Century, Kansas. Prima di rullare, il pilota controllò i freni che funzionavano correttamente. Il vento era da nord ovest e il pilota stava rullando in direzione sud lungo pista 36, un tratto il leggerissimo declivio. Stando al rapporto NTSB, il pilota "pensò che fosse strano dover dare timone destro con il vento da NW". Disse, inoltre, che i freni gli sembravano "mosci" quando raggiunse la fine della bretella e si allineò con la pista controvento, forse per il riscaldamento del motore. Proprio quando, secondo il rapporto, "sentì una zaffata di qualcosa che stava bruciando". Il pilota chiamò la torre per riferire il problema e richiese di ritornare al parcheggio. A quel punto l'ATC informò il pilota della presenza di fiamme sul lato destro dell'apparecchio. Il pilota abbandonò il velivolo e il personale d'emergenza arrivò in breve tempo e spense le fiamme.

Se da un lato è difficile sapere che cosa ha causato l'incendio, dall'altra è possibile che il pilota, inavvertitamente, abbia tenuto il piede sul pedale del freno durante il rullaggio quando diede timone destro. Per fortuna, fece la cosa giusta chiamando la torre dopo aver riconosciuto il problema.

Dettagli operativi.

Talvolta i particolari a cui dovremmo prestare un'attenzione specifica sono un po' vaghi. Anche quando un pilota sta prendendo tutte le giuste precauzioni ed esegue delle corrette valutazioni, altre piccole cose spuntano fuori all'improvviso. Il pilota del Piper Cherokee (PA-28-161) era atterrato a Pittsburgh, Pennsylvania, e aveva parcheggiato il velivolo per risolvere un

problema con le cuffie. Una volta risolto il problema, eseguì il prevolo, salì a bordo e iniziò la procedura d'avviamento del motore, che era ancora caldo dal volo precedente. Il pilota cicchettò un paio di volte e iniziò l'avviamento del motore. Dopo poco vide del fumo uscire dal vano motore e lo fece girare con miscela al minimo/chiusa per spegnere le fiamme dentro nel motore. Quando le fiamme uscirono dal fondo della cappottatura, uscì dal velivolo.

Stando al rapporto del NTSB, il POH del velivolo non fornisce indicazioni sull'uso del cicchetto per l'avviamento a motore caldo, ma afferma che "le fiamme dal motore durante l'avviamento sono di solito dovute a un cicchetto eccessivo". Ecco che il diavoletto è nel particolare, e in questo caso, il pilota prudente deve leggere tra le righe e regolarsi di conseguenza.

Per molti di noi, il volo rappresenta veramente una gioia e aspettiamo l'arrivo della primavera e un'altra bella stagione di voli. Ma per prepararci all'arrivo di questa festa, dobbiamo tenere in mente quelle piccole cose che si mettono di traverso e ricordare a noi stessi di quei diavoletti che stanno nei dettagli.