

Traduzione dell'articolo "SURPRISE!" di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di giugno 2020.

EVITIAMO LE SORPRESE.

SOMMARIO

L'autore richiama tre pillole di conoscenza che devono fare parte del bagaglio di un pilota: funzionamento degli allarmi acustici, impiego dell'aria calda al carburatore e esaurimento del combustibile. Gli esempi originati da incidenti mostrano le conseguenze della superficialità di alcuni piloti.

Mi piace pensare che la maggior parte di noi vola per il piacere di farlo. In fondo si tratta di un'avventura eccitante e noi di solito non amiamo le sorprese – almeno quelle che ci mettono in condizione di pericolo imminente. In qualche caso, queste sorprese non sono quelle che possiamo considerare come parte della pianificazione del volo o dell'ispezione prevolo.

Facciamo l'esempio di quel pilota di un Lancair IV-P in volo da Casper/Natrona Country International Airport (KCPR) in Wyoming verso Colorado Air and Space Port (KCFO) in condizioni VFR nel febbraio del 2019. Il pilota era salito a 15500 ft MSL, pensava ai propri affari e volava in crociera a 235 kt, allorché sentì un "bang". Sono certo che non ci volle molto che il pilota capisse che il parabrezza era stato aspirato via dalla cellula, con sua grande sorpresa. Stando al rapporto dello NTSB, rallentò il velivolo, abbassò il carrello per cercare di stabilizzarlo e si diresse verso Laramie, Wyoming, dove atterrò senza difficoltà.

Una simile emergenza comporta un sacco di problemi, non ultimo dei quali il flusso di aria gelida che avrebbe potuto bloccare velocemente il pilota. Immagino che sia stato difficile vedere e anche udire. Ed è al di là di ogni aspetto aerodinamico che un pilota possa sperimentare. Tanto di cappello al pilota per essere riuscito a rientrare sano e salvo.

Se una buona ispezione prevolo può aiutarci a rilevare qualche potenziale problema al motore, non c'è modo di sapere con certezza che un'avaria interna è proprio dietro l'angolo. Forse sentiamo una vibrazione insolita o ci accorgiamo di un consumo anomalo di olio, ma questi casi rari si presentano con un piccolo o nessun avviso.

Come il caso di quel pilota di un Piper PA-32R-300 che stava eseguendo un avvicinamento a vista alla pista 5 del Lenawee County Airport (KADG) in Adrian, Michigan, a gennaio dello scorso anno. Il motore perse potenza e l'aereo urtò il suolo a causa di un solco poco distante dalla pista. L'esame successivo all'incidente rivelò che il bullone dell'ingranaggio dell'albero motore si era rotto completamente. Dubito che ci sia un modo per il pilota di conoscere che tipo di sorpresa lo aspettasse.

Se avarie strutturali come questa possono spaventarci, molte sorprese in arrivo sulla nostra strada *possono* essere previste e facilmente prevenute se seguiamo le buone pratiche e le procedure standard che abbiamo acquisito.

BEN PIÙ CHE UNA VISUALE OSTACOLATA.

Il pilota del Cessna 172 RG con carrello retrattile era alto durante l'avvicinamento per l'atterraggio al Cobb County Airport (KRYY) vicino ad Atlanta, Georgia, e ridusse al minimo la potenza come compensazione. Secondo il rapporto del NTSB, l'allarme acustico suonò e il pilota vide che la pressione d'alimentazione era "fissa in basso senza indicazione". Decise di risolvere il problema una volta atterrato e continuò l'avvicinamento, col carrello rientrato.

L'allarme acustico sentito dal pilota probabilmente era quello del carrello, che deve attivarsi con potenza al minimo e carrello retratto. Il pilota, che di solito vola su aerei con carrello fisso, ha indicato nel suo rapporto di avere affrettato l'avvicinamento e che la visuale delle luci del carrello e della sua posizione era limitata dall'iPad montato sulla barra.

Entrano in ballo alcuni elementi, inclusa la familiarità del pilota e la sua esperienza con il tipo di velivolo, l'impiego delle check list e la visuale degli strumenti ostruita. Ciascuno di questi elementi può facilmente procurarci delle sorprese indesiderate, in specie in fase di atterraggio.

GHIACCIO AL CARBURATORE.

Talvolta c'è una concezione sbagliata, o una falla nella nostra conoscenza, che rende possibile le sorprese. Il pilota del Piper PA-28-161 stava esercitandosi nel tocca-e-va presso il Vero Beach Regional Airport (KVRB) in Florida quando il motore perse potenza, costringendo il pilota ad un atterraggio fuori campo. Atterrò su una strada di ghiaia, urtando alberi, cespugli e un palo telefonico in costruzione. Le ricerche successive all'incidente hanno stabilito che la perdita di potenza era stata provocata dalla formazione di ghiaccio nel carburatore e che il pilota non stava usando l'aria calda al carburatore.

Interrogato, il pilota disse di ritenere che l'aria calda al carburatore andasse usata solo durante la pratica delle procedure di volo con motore spento. Era inconsapevole che la condizione prevalente del volo stava favorendo la formazione di ghiaccio al carburatore o che avrebbe dovuto usare il riscaldamento dell'aria. È questa la carenza nella conoscenza del pilota che alla fine lo ha messo in angolo al punto da non uscirne da solo e in sicurezza.

ESAURIMENTO DEL COMBUSTIBILE.

Forse una delle cause più facili di incidenti da evitare è la mancanza del combustibile.

Queste situazioni di sorpresa avvengono troppo frequentemente. Quasi 1 su 10 ha un esito mortale.



Ad uso esclusivo dei soci Cap

Il pilota del Cessna 150 è stato fortunato a sopravvivere ad un atterraggio forzato in prossimità di Knotts Island, North Carolina. Era decollato dal Suffolk Executive Airport (KSFQ) di Suffolk, Virginia, per un breve volo prova dopo una manutenzione. Dopo una mezzora di prove motore al suolo e di rullaggi, partì e volò per 10 miglia in direzione sud dove eseguì manovre in volo per altri 30 minuti. Poi, virò a est verso la barriera delle isole Outer Banks, dove avvenne un problema elettrico momentaneo che lo costrinse a ritornare a KSFQ per

l'atterraggio. Qui avvenne la piantata del motore. Tentò il riavviamento in volo senza successo. Finalmente eseguì un atterraggio forzato in un acquitrino e riuscì a uscire dall'aereo e contattare le autorità locali.

Stando al rapporto, il pilota affermò che il velivolo aveva 22 galloni di combustibile utilizzabile (tutto pieno) quando cominciò. Tuttavia, il rapporto non stabilì come fu determinata la quantità del combustibile. Il rapporto non stabilì neanche per quanto tempo il motore funzionò dall'avviamento all'atterraggio forzato.

Anche se non è chiaro esattamente come cominciarono le difficoltà per il pilota, l'incidente serve per ricordarci quanto sia facile trovarsi a corto di combustibile. Diverse cattive abitudini possono metterci a rischio di restarne senza. Una è non misurare con la stecca il livello nel serbatoio e affidarsi invece al controllo visivo del livello. È facile sbagliare a valutare il livello solo guardando dentro il serbatoio. Affidarsi alla memoria della quantità dopo l'ultimo volo è un'altra pessima idea. Una pianificazione superficiale, come non considerare il vento in quota, può contribuire ai nostri problemi, come sbagliare a leggere i diagrammi del livello di potenza sul POH. È sbalorditivo in quanti incidenti il combustibile venga a mancare proprio quando i dati del POH lo suggeriscono.

Per la maggior parte delle volte, non abbiamo delle sorprese durante il volo. Tuttavia, evitarle è soprattutto questione di seguire delle buone pratiche. Se usiamo le nostre liste di controllo, conosciamo il nostro aereo e i suoi impianti, eseguiamo i prevoli completi, pianifichiamo i nostri voli e facciamo la manutenzione corrente, possiamo evitare molte delle sorprese inattese.