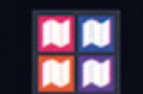




RiskFighting

In questa rubrica proponiamo alcuni brevi inconvenienti di volo accaduti sia in tempi recenti, sia in passato nella consapevolezza che eventi di safety simili si ripetono periodicamente, mentre generalmente cambiano solo gli attori o gli assetti coinvolti.

Nello spirito del miglioramento continuo, si vogliono infatti fornire spunti di riflessione allo scopo di evitare che simili episodi accadano nuovamente, per sostenere la conduzione delle operazioni aeree nella massima sicurezza possibile.



Cartografia



Statistiche



Scheda
Ore Volo



Nuovo
Inconven...



Dashboard



Docume...

IMPATTO LIEVE CON VOLATILE

Durante la corsa di decollo, prossimi alla velocità di rotazione, l'equipaggio notava in lontananza una coppia di volatili di colore scuro in prossimità del fine pista.

Uno dei due, procedeva ad allontanarsi verso la zona laterale della pista mentre l'altro rimaneva in prossimità della stessa.

Iniziata la fase di rotazione, a circa 20ft, il volatile impattava sul muso del velivolo, precisamente nella zona anteriore sinistra, rimbalzando successivamente sul finestrino laterale posteriore del lato CM1 (Comandante).

Non notando alcun tipo di anomalia né al velivolo né ai motori, si proseguiva la missione che si concludeva senza alcun ulteriore inconveniente.

FASTIDIOSO INSETTO

Durante la corsa di decollo, l'equipaggio notava la discrepanza di velocità indicata fra il PFD (*Primary Flight Display*) del lato pilota e del lato copilota.

La prima riportava 70 nodi mentre la seconda 54 nodi. Il copilota chiamava l'aborto che veniva prontamente eseguito.

Durante la decelerazione compariva la spia *AIRSPEED MISMATCH*.

Il velivolo liberava la pista e si riportava al parcheggio senza ulteriori inconvenienti. A seguito dei controlli successivi, il *pitot* del copilota è risultato ostruito da un insetto.

RITARDATA RISPOSTA

Durante l'effettuazione della *flare* a termine dell'autorotazione, il frequentatore applicava la potenza in maniera leggermente repentina e si avvertiva un calo di giri n2/nr (93% circa) con una ritardata risposta del motore nell'erogazione della potenza.

L'IP (Istruttore Pilota) interveniva sui comandi stabilizzando il velivolo ed attendeva il ripristino della potenza nei valori normali.

Al successivo decollo l'IP riscontrava una ritardata erogazione della potenza necessaria e pertanto decideva di interrompere la missione e rientrare in base.

Si è scoperto successivamente che si trattava di un malfunzionamento dell'assieme PT *governor*.

Ai primi avvertimenti di un calo di giri n2/nr, quindi, meglio non esitare di interrompere la manovra ed eventualmente interrompere la missione.

Durante le autorotazioni, inoltre, è consigliabile prendersi un buon margine di manovra (inizio *flare* anticipata) per poter intervenire qualora il frequentatore sia brusco nell'applicare collettivo.

ERRONEO RACCORDO

Dopo l'atterraggio, avvenuto di notte, un velivolo civile veniva autorizzato fino allo stand tramite l'apposita *taxiway*.

Sebbene l'equipaggio di volo avesse ripetuto correttamente l'autorizzazione, la Torre di controllo osservava il velivolo erroneamente entrare sul raccordo militare.

Si coordinava l'intervento del *follow-me* che scortava il velivolo allo stand corretto e del veicolo Nucleo FOD/Avifauna per ispezionare la segnaletica luminosa allo scopo di verificarne l'efficienza.

VISUAL APPROACH NECESSARIO

Durante il briefing pre-volo, l'equipaggio esaminava l'indisponibilità contemporanea sia dell'ILS (*Instrumental Landing System*) che del DME (Il termine "DME" in ambito aeroportuale sta per *Distance Measuring Equipment*).

Poiché il DME è richiesto per tutte le procedure VOR (*Very High Frequency Omnidirectional Range*), l'equipaggio optava per un possibile avvicinamento strumentale associato alla radioassistenza *Locator*.

Durante la fase di arrivo all'aeroporto di destinazione, il volo veniva autorizzato alla procedura VOR. L'equipaggio faceva notare all'ATC che la procedura strumentale assegnata non poteva essere volata senza DME, quindi chiedeva di poter continuare effettuando un *Visual Approach*.

L'avvicinamento veniva completato senza inconvenienti.

