

L'altra faccia del CRM ovvero quando il CRM funziona

Vi racconto un episodio che non ho pensato di illustrare a Vitulazio (sarà per la prossima volta).

Al corso istruttori del 2002, in quel di Mezzana Bigli un aspirante istruttore si presentò al corso invece che con l'automobile, con un bellissimo PIONEER 300. In separata sede mi rivelò di essere stato pilota su Tornado nel 6° Stormo (partecipò alla prima guerra del golfo) ed in quel periodo era primo ufficiale Alitalia su MD80. Si chiamava Alessandro Ammirati (credo che Carlo possa averlo conosciuto) e dopo il corso diventammo grandi amici, si chiamava in quanto nel 2007 ha perso la vita su un ultraleggero al quale si staccò la coda ed io partecipai all'inchiesta come perito di parte della famiglia.

Approfittando della presenza in campo del suo velivolo visto che in quel momento eravamo liberi dai nostri impegni operativi, gli proposi di svolgere una missione sul suo velivolo ove lui sarebbe stato l'istruttore ed io l'allievo per il passaggio macchina.

Sorvolo su tutta la procedura di illustrazione del velivolo, gli impianti e le varie procedure di emergenza.

Al che andammo in volo io a sinistra come PIC lui a destra come istruttore.

Dopo il decollo ci portammo ad un paio di miglia a sud del campo oltre il PO, al fine di non interessare l'area a NORD impegnata dal circuito aeroportuale.

All'improvviso, nel corso delle manovre, fummo investiti da un fortissimo odore di carburante che ci faceva mancare il respiro e bruciare gli occhi, passai istantaneamente i comandi a lui (come già deciso nel caso si fosse presentata un'emergenza) e lui ordinò PROCEDURA INCENDIO A BORDO.

C.L. alla mano, anche se già memorizzata in sede di briefing, mentre lui dirigeva il velivolo verso il campo di volo, per prima cosa aprimmo parzialmente il tettuccio (che sul Pioneer è possibile fare), agendo ad alta voce io chiusi i rubinetti carburante e lui svuotò i carburatori dando tutta potenza e approfittando di quest'ultima salire di qualche centinaio di piedi.

Al fine di evitare degli scintillii che avrebbero potuto innescare un incendio, decidemmo di atterrare senza motore, senza flap ed estrarre il carrello manualmente, cosa che io iniziai a fare subito in quanto per estrarre il carrello occorrevano molti giri dell'apposita manovella.

Nel frattempo mentre lui pilotava impostando la procedura di avvicinamento, io per radio comunicavo la situazione al campo volo, che diede disposizioni ai velivoli in volo (erano numerosi) di liberare lo spazio aereo.

Nella fase di avvicinamento io dettavo le letture di altitudine e velocità, al fine di permettere ad Alessandro la massima concentrazione sulla traiettoria.

Riuscimmo a prendere terra regolarmente ed appena fermi in pista, saltammo fuori come grilli.

Ci allontanammo dal velivolo e vedemmo una cascata di carburante fuoriuscire dall'intradosso dell'ala sinistra.

Dopo pochi minuti, una volta esaurita la perdita di carburante, liberammo la pista spingendo il velivolo a mano e permettendo così agli altri velivoli che con infinita pazienza stavano orbitando intorno al campo di tornare a terra.

Era saltata una saldatura del serbatoio metallico dell'ala sinistra.

La Madonna di Loreto ci ha aiutato non facendo innescare un incendio, noi facemmo il resto, probabilmente grazie al fatto che conoscevamo ed abbiamo adottato da subito le regole del CRM, regole che, come relatore di Sicurezza Volo e Fattore Umano, già in precedenza avevo illustrate agli aspiranti istruttori in aula.

L'evento mi è stato utile come precedente conosciuto in occasione di un'inchiesta della quale sono stato Perito Tecnico d'Ufficio, a seguito di un incidente simile, ma purtroppo non andato a buon fine (non per limitazioni di CRM) e nel quale perirono entrambi i membri dell'equipaggio.

Gégè