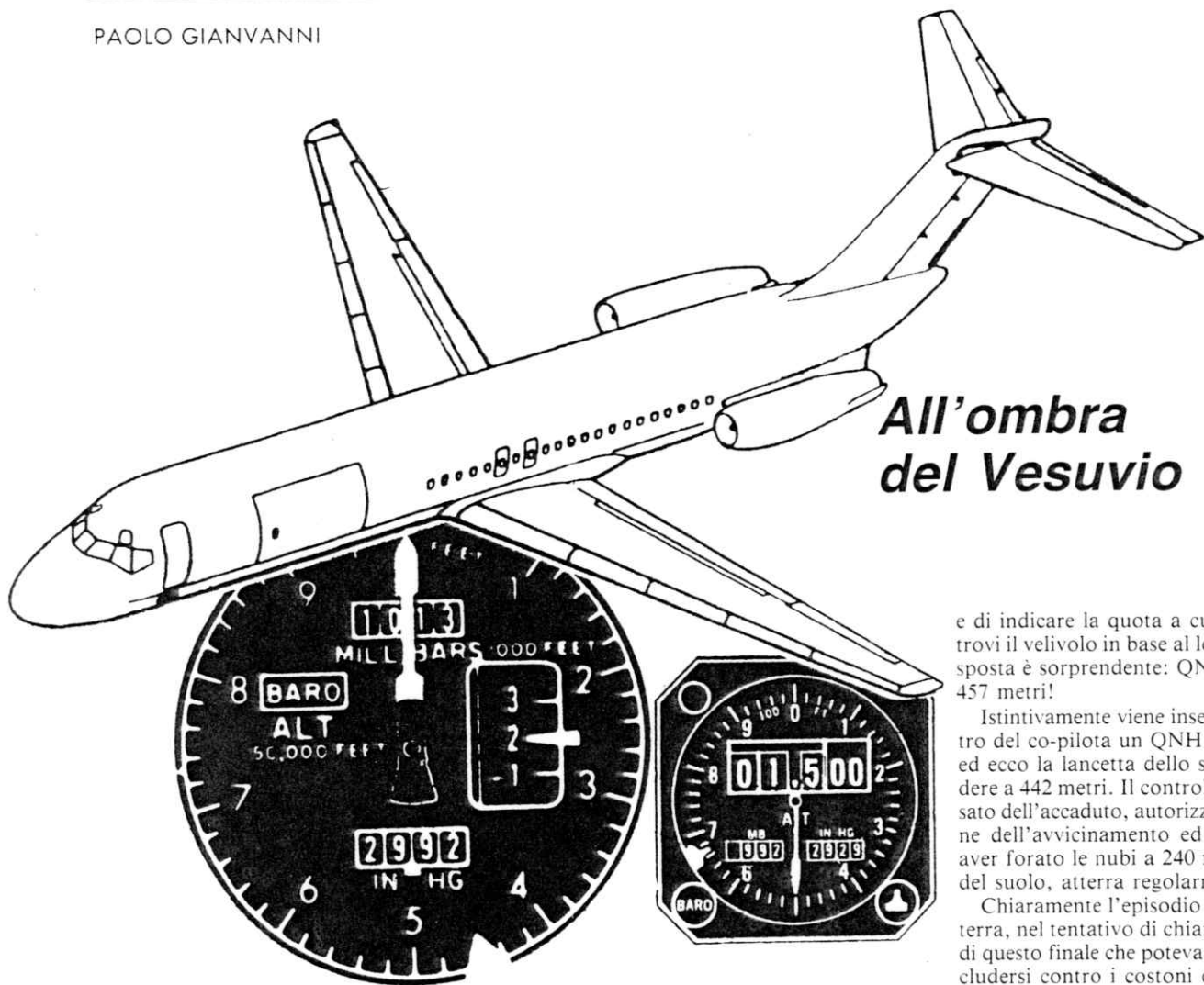


PAOLO GIANVANNI



## All'ombra del Vesuvio

Nel luglio 1983 un B.767 dell'Air Canada atterrò miracolosamente su di un vecchio aeroporto, trasformato in pista automobilistica, coi motori spenti e senza una goccia di carburante nei serbatoi. L'inchiesta rivelò che, essendo inefficienti i televel, l'equipaggio aveva determinato la disponibilità di cherosene usando le apposite asticciolate ad immersione, ma confondendo i chili con le libbre. Come risultato i due piloti erano decollati convinti di avere a bordo 22.300 chili di carburante quando in realtà ne avevano meno della metà.

In questa scatola nera offriamo un episodio non così spettacolare, ma altrettanto incredibile e potenzialmente pericoloso giocato sullo scambio tra millibar (mb) e pollici di mercurio (Hg).

Siamo in pieno periodo festivo tra il Natale ed il Capodanno. Il C-9B (1) del VR-58 decolla da Sigonella per una missione di trasporto personale da Napoli/Capodichino all'aeroporto «Ben Gurion» di Tel Aviv, in Israele. L'aereo è distaccato in Mediterraneo per un periodo di dieci giorni ed ha già effettuato vari voli analoghi, per cui l'equipaggio conosce bene le procedure vigenti sui tre aeroporti.

Il breve balzo da Sigonella a Napoli avviene regolarmente e l'ATC (Air Traffic

Control) autorizza la discesa oltre la quota di transizione informando che, date le condizioni meteorologiche, l'avvicinamento sarà con ILS (Instrument Landing System) e che il QNH (2) è di 992. L'equipaggio, non notando alcuna differenza rispetto ai precedenti atterraggi a Capodichino, inserisce negli altimetri 29,92 pollici di mercurio e continua tranquillamente nella manovra di avvicinamento. Poco dopo, sottovento all'ILS, il controllo a terra chiede una verifica della quota di volo; un rapido sguardo agli strumenti dà per risposta i 610 metri previsti e la strana richiesta, che oltretutto non viene ripetuta, è accolta come un errore degli operatori.

I dubbi tornano dopo qualche minuto quando i piloti, preoccupati dalla presenza di rilievi notevoli ad est dell'aeroporto, si rendono conto che stanno seguendo un vettore un po' troppo prolungato. Mentre cresce l'inquietudine, il controllo fornisce il vettore per l'intercettazione finale dell'ILS, ma nello stesso tempo raccomanda di non scendere ulteriormente di quota. È la molla che finalmente fa scattare l'allarme a bordo. Pilota e co-pilota fanno un controllo incrociato dei loro altimetri, entrambi fissi su 610 metri, e quindi richiedono al controllo di confermare il QNH

e di indicare la quota a cui risulta che si trovi il velivolo in base al loro radar; la risposta è sorprendente: QNH 992 e quota 457 metri!

Istintivamente viene inserito nell'altimetro del co-pilota un QNH di 992 millibar ed ecco la lancetta dello strumento scendere a 442 metri. Il controllo, subito avvisato dell'accaduto, autorizza la prosecuzione dell'avvicinamento ed il C-9B, dopo aver forato le nubi a 240 metri sul livello del suolo, atterra regolarmente.

Chiaramente l'episodio ha un seguito a terra, nel tentativo di chiarire la dinamica di questo finale che poteva facilmente concludersi contro i costoni del Vesuvio.

Normalmente la torre di Napoli fornisce ai velivoli militari americani in transito QNH in pollici di mercurio anziché in millibar, ma questa volta si era comportata diversamente, adeguandosi a quelle che sono le direttive della stessa ICAO che consiglia l'uso dei millibar. La colpa più grave risulta dell'equipaggio che, sentendosi dare un valore QNH di 992, si è adeguato arbitrariamente, interpretandolo come 29,92 pollici di mercurio. Un errore che ha incredibilmente le attenuanti: quel giorno a Napoli la pressione barometrica era particolarmente bassa (992 mb), raggiungendo un valore che per caso coincide col QNE (3).

Un errore notevole, se si considera che 29,92 pollici di mercurio corrispondono a 1.013,2 millibar e, nel caso specifico, si sono trasformati in una differenza effettiva di 167 metri di quota!

(1) Quindici C-9B Skytrain II sono stati consegnati all'US Navy; si tratta di una versione da trasporto misto passeggeri/merci del DC-9 serie 30.

(2) Il QNH è la pressione esistente al livello dell'aeroporto ridotta al livello medio del mare in aria tipo.

(3) Il QNE è la pressione al livello medio del mare dell'atmosfera standard.