

Traduzione dell'articolo "MY HEAD WAS UP AND LOCKED" di David Monroe tratto dalla rivista Sport Aviation di febbraio 2012.

L'importanza dei controlli in un corretto prevolo.

PREVOLO E FRETTA.

SOMMARIO

L'autore riesamina una propria situazione in cui, per far piacere a una persona, non solo fece eseguire a questi il prevolo, ma recuperata la check list sul manuale di volo la seguirono, in fretta, perdendosi uno dei controlli fondamentali e rischiando un incidente.

Era il 1990, una tarda mattinata nella California del sud. Avevo 19 anni, frequentavo il college e nel tempo libero facevo l'istruttore di volo. Volavo nei dintorni di un piccolo aeroporto chiamato Gillespie Field. Localizzato a El Cajon, un sobborgo di San Diego, è un aeroporto piccolo ma frequentato, con tre piste e una torre di controllo.

Avevo molti studenti quella mattina e cominciai a ritardare sulla pianificazione. Uno dei miei studenti mi chiamò nell'intervallo tra due voli, chiedendomi se avevo del tempo per guardare e provare in volo un velivolo che gli interessava acquistare. Dissi a Tom che ero veramente occupato e avrei potuto provare a farlo per lui in 45 minuti nell'intervallo di pranzo. Gli domandai "A proposito, di che aeroplano si tratta?". Rispose Tom "Un Commander Lark". Restai perplesso. Non lo avevo mai visto e neppure sentito parlarne. Rivelai stupidamente la mia ignoranza aviatoria e gli domandai che aereo fosse. Tom rispose che era simile a un Cessna 172. Supposi che se era simile a un Cessna, avrei potuto provarlo in volo. Dissi a Tom di eseguire il prevolo con attenzione e assicurarsi che ci fossero combustibile e olio e che sarei stato sul posto entro un'ora.

Il Lark è un quadriposto costruito dalla Aero Commander nella seconda metà degli anni '60. Si tratta del Commander 100 ed è chiamato Darter o Lark. Il Darter ha un Lycoming da 150 hp, ma il Lark, stessa cellula, è la versione con più prestazioni installando un Lycoming da 180 hp. Anche se con qualche cavallo in più, il Lark è un po' lumacone e non uguaglia le prestazioni del Cessna Skyhawk cui rassomiglia. Lo Skyhawk è meglio messo del Lark sotto ogni aspetto. Anche il Piper Cherokee 180 si distanzia dal Lark. Solo alcune centinaia di Lark e solo qualche Darter in più sono stati costruiti prima che di uscire di produzione nel 1971. Il tranquillo Darter/Lark affiancò per un po' la linea di produzione del Rockwell Commander (Rockwell acquistò la Aero Commander, ndr) con il più filante Meyers alla metà degli anni '60.

Ero in ritardo sulla pianificazione e stavo arrivando in ritardo, quando finalmente trovai Tom che stava guardando il suo stanco e un po' smunto velivolo derivato dal Cessna. Gli domandai se conosceva tutte le peculiarità ovvie del Lark. Tom, giovane allievo pilota con 20 FH di volo singolo, fu pronto a puntualizzare che il velivolo era stato rifornito e pronto al volo. Girai velocemente attorno al velivolo e lo ritenni aeronavigabile.

Tom mi chiese di potersi sedere a sinistra. Fui d'accordo e mi sedetti a destra. Tom si guardò un po' intorno essendogli un velivolo non familiare. Suggerii di trovare la lista dei controlli

e cominciare da lì. La sola lista che trovammo era nel POH. Era molto semplice e non forniva molte informazioni. Tom tirò l'interruttore dello starter e il motore si avviò. Il velivolo era parcheggiato molto vicino alla pista 35, attiva a quel tempo. Questo fatto capita poche volte nell'anno, quando i venti di Santa Ana soffiano molto forte da nord, impedendo le operazioni verso ovest sulla 27L e 27R.

Rullammo sulla piazzola ed eseguimmo la solita prova motore. Mentre scorrevamo la check list mi accorsi della luce rossa del scarica della batteria. Guardai sul cruscotto per trovare la causa e osservai che per la fretta avevo dimenticato d'inserire il generatore. Inserito il generatore, la luce rossa dell'allarme si spense.

Completammo la lista dei controlli, così almeno pensai. Dissi a Tom di contattare la torre per il decollo. Rispose immediatamente "Autorizzati al decollo". Curvai, mi allineai con la centerline, applicando tutta potenza nel contempo. Appena ruotato il velivolo, cominciammo a salire con un rateo discreto. Il velivolo cominciò a rollare inclinandosi debolmente a sinistra. Cercai di compensare con gli alettoni, ma il comando non voleva muoversi. Corressi subito con il timone, sostenendo l'ala.

Tom sembrava essersi accorto di qualcosa che non andava bene. Ci trovavamo ancora troppo bassi sul suolo e distanti dalla pista. Il velivolo risultò ben controllabile con solo il timone, per cui decisi di continuare a salire invece di rischiare un atterraggio fuori campo.

Adesso Tom mi domandò se c'era qualche problema. Risposi che gli alettoni sembravano essere bloccati. Tom sembrò spaventato e confuso. Afferrai il microfono e notificai alla torre di aver un possibile problema ai comandi. Richiesi un immediato rientro per l'atterraggio. Salimmo sempre diritti per raggiungere la quota del circuito attorno al Rattlesnake Mountain.

Questo monte è situato nell'angolo a nordest del limite dell'aeroporto. Il circuito normale prevede di volare attorno al monte, rendendo un po' difficile vedere la pista finché non sei a metà del sottovento.

Iniziai freneticamente a cercare cosa potesse aver bloccato gli alettoni. Guardai l'alettone destro e non vidi nulla di strano. Mi girai e guardai il sinistro e, incredibile a vedersi, osservai qualcosa come un bullone che fuoriusciva dall'angolo interno dell'alettone. Nella fretta, lo dovevo aver omesso durante il prevolo.

Continuai a virare verso il sottovento usando solo il timone per controllare bank e prua. Ero sorpreso che il velivolo fosse ancora ben manovrabile e controllabile. Al traverso del fine pista ridussi il motore 1500 rpm e iniziai una lenta discesa. Tirai i flap alla prima tacca e imbarcai il velivolo verso la base. Iniziai in anticipo la virata finale. Non volevo superare la finale con problemi al controllo del rollio. L'approccio finale e la toccata furono buoni e senza difficoltà, anche se il volantino non voleva muoversi.

Una volta rientrati con sicurezza a terra, Tom ed io avremmo potuto cercare il colpevole. Nella mia fretta di andare in volo, non avevo visto un fermo antiraffica di costruzione artigianale che era fissato con un bullone passante attraverso due pezzi di compensato da 1/4 in. Il bullone passava nella luce dell'alettone, bloccandolo in quella posizione.

Avrei potuto pensare che se ci fosse stata una bandierina attaccata, avrei potuto vederlo. Ma non avevo scuse per non aver eseguito correttamente il prevolo prima del decollo. Il solito spostamento dei comandi che ogni pilota deve eseguire prima di ogni decollo avrebbe rivelato il problema al suolo. Avevamo eseguito una lista pre-decollo, ma dimenticammo uno degli aspetti veramente importanti. Ora c'era molto da spiegare, non solo a pompieri ma anche alla FAA.

Ora che mi trovo sul sedile sinistro del Boeing 767 posso guardarmi indietro e dire che imparai alcune cose da quel errore di attenzione che non dimenticherò mai. Ho imparato che avere fretta può comportare un errore fatale. Ancora, ho capito che un timone efficace può essere un controllo importante. Le regole di certificazione della FAA richiedono che il timone da solo possa sostenere l'ala e sono felice che sia così. Quel giorno ho avuto bisogno di tutto l'aiuto possibile per sopravvivere nonostante quel vero stupido errore.