

Traduzione dell'articolo "INSUFFICIENT AIRSPEED" di Bob O' Quinn tratto dalla rivista Sport Aviation di marzo 2011.

Alcune precauzioni e misure di prevenzione.

QUANDO LA VELOCITA' E' INSUFFICIENTE.

SOMMARIO

Articolo di sensibilizzazione per evitare le situazioni in cui la velocità può diventare talmente bassa da non consentire alcun recupero della situazione di volo o, addirittura, provocare lo stallo.

Nel luglio 2009, il pilota di un Piper PA-28 si avvicinava alla pista a 80 kts con due tacche di flaps. Rendendosi conto che l'atterraggio sarebbe stato lungo, diede tutti flaps ma non compensò picchiando il velivolo. Il velivolo ridusse subito a 60 kts e troppo tardi il pilota diede tutta potenza, nel vano tentativo di arrestare la discesa rapida. L'aeroplano urtò 10 ft prima della pista, subendo un danno notevole. Per fortuna, il pilota ne ricavò solo lievi ferite.

Questo è uno degli 87 incidenti della GA causati da una velocità insufficiente, avvenuti tra il gennaio 2009 e l'agosto 2010, in base ai dati del NTSB. Oltre a quello del PA-28, ci sono stati altri 46 incidenti simili, nei quali piloti e passeggeri hanno subito solo danni minori. Meno fortunati quelli di altri 13 incidenti, in cui 19 persone hanno subito gravi ferite e 4 danni minori. Malauguratamente, altri 27 incidenti sono stati mortali, con 40 decessi.

Il 40% degli 87 incidenti, correlati alla insufficiente velocità, sono avvenuti durante la fase finale e l'atterraggio, paragonati al 35% in decollo e al 25% distanti da ogni zona aeroportuale.



Curiosamente, tutti gli incidenti sono avvenuti in condizioni VFR con visibilità media di 9 miglia. Solamente tre incidenti sono avvenuti in ore notturne.

Tra i fattori riconosciuti dal NTSB come contributo agli incidenti per velocità insufficiente, ci sono l'avaria del motore, quella dell'anemometro, vento forte con raffiche, insufficiente esperienza del pilota e anche medicinali. Comunque, "velocità non raggiunta/mantenuta" è stata citata come almeno una delle cause degli 87 incidenti riportati.

Il fatto che il 100% degli incidenti sia imputato al pilota (failure to attain/maintain airspeed) indica che molti, se non tutti, gli incidenti possono essere prevenuti. La prevenzione inizia con una grande attenzione a mantenere la velocità “sufficiente” in tutte le fasi di volo.

Durante la rotazione iniziale in decollo, un rapido sguardo al contagiri e all’anemometro potrebbe accelerare la decisione di salvare la pelle abortendo il decollo, quando i numeri non sono quello giusti. A decollo terminato mentre effettua la salita, l’aspettativa del volo da fare può distogliere l’attenzione del pilota dall’assetto da tenere per mantenere la velocità appropriata. Immediatamente dopo il decollo, abbiamo considerato che cosa fare se il motore pianta a 50 ft, 100 ft, etc? Siamo preparati a picchiare per mantenere la velocità giusta?

Nei circuiti del traffico aeroportuale, a volte è difficile prestare la dovuta attenzione, se si è distratti dalle manovre per l’avvicinamento, dall’altro traffico, dalle conversazioni radio. Può essere ancora più difficile dopo un lungo volo, quando il pilota è stanco.

Durante l’avvicinamento in atterraggio, una trappola pericolosa aspetta il pilota imprudente che non mantiene la velocità necessaria picchiando il velivolo quando abbassa i flaps. Altro potenziale disastro durante la finale è rappresentato dal pilota concentrato solo sull’atterraggio, senza considerare un’eventuale riattaccata. Per eseguire una riattaccata in sicurezza dopo aver dato tutta manetta, il pilota deve controllare i vari cambi di assetto, necessari per terminare la discesa e stabilizzare il velivolo, prima di retrainare i flaps (se previsto) e iniziare a salire, sempre mantenendo la velocità di sicurezza.

Forse la migliore prevenzione contro un’insufficiente velocità in tutte le situazioni potrebbe essere di riesaminare con un istruttore di volo la relazione tra incidenza e velocità, tra potenza e quota, e di averne una dimostrazione a quota di sicurezza.