

Traduzione dell'articolo "A RULE FOR ALL BUILDERS..." di Mary Jones tratto dalla rivista Sport Aviation di gennaio 2008.

Difendiamo i nostri privilegi ...e appoggiamo nuove alternative.

UNA REGOLA PER TUTTI I COSTRUTTORI...

SOMMARIO

L'articolo presenta la posizione evolutiva della EAA nei confronti dei cambiamenti della società e dell'aeronautica amatoriale, senza confondere il privilegio a costruire un velivolo experimental con il diritto a costruirsi un velivolo a fini di lucro. Sostiene la funzione dell'innovazione e sperimentazione effettuata dall'aeronautica amatoriale e difende la regolamentazione esistente, alla quale ha contribuito, come fatto di libertà, e quindi da non limitare ulteriormente

E' conosciuta con vari nomi: regola del 51%, regola dei velivoli autocostruiti sperimentali, regola della maggior parte, ma è funzionale a un solo scopo: permettere a chiunque voglia cimentarsi nella sfida a costruirsi e a far volare un velivolo per propria "istruzione e divertimento". Potrebbe trattarsi di un velivolo di progettazione personale o di un velivolo realizzato sulla base di disegni altrui o di un kit di un fabbricante.

Se ci pensate bene, si tratta di una grande libertà.

Ma, "Si tratta di un privilegio, non di un diritto" afferma Paul Poberezny fondatore della EAA. "Non c'è nulla che assicura a qualcuno il "diritto" di costruirsi un velivolo. Noi abbiamo garantito questo privilegio per mezzo di regole che (a quel tempo) la CAA ha creato agli inizi del 1950. Allora, come ora, le parole "istruzione e divertimento" sono appositamente usate per trasferire la posizione governativa per la quale una persona non può costruirsi un velivolo per lucro o qualunque altra ragione".

Il privilegio di costruirsi e far volare un velivolo di progettazione personale è stato garantito agli entusiasti dell'aviazione, creando la categoria degli autocostruiti sperimentali nel 1952. Quella regolamentazione è il risultato della perseveranza di alcuni costruttori-amatori, che hanno richiesto al governo di rendere legittimi dei velivoli costruiti con le mani e la mente di semplici cittadini. Persone come George Bogardus dell'Oregon, che ne 1947 volò con il *Little Gee Bee* dall'Oregon a Washington D.C. per mostrare la fattibilità di un tale velivolo alla CAA, predecessore della FAA. E persone come Paul Poberezny, che nel 1953 organizzò formalmente un gruppo di costruttori-amatori nel Midwest in questa associazione per sostenere quelli che desideravano proseguire sulla strada del volo.

Cambiare ancora è inevitabile e il popolo aeronautico che ambisce costruire e far volare è cambiato durante la storia della ricerca umana del volo, dai progetti di Leonardo da Vinci a Otto Lilienthal a Octave Chanute ai fratelli Wright a...anche...allo SpaceShipOne in composito.

E' comprensibile che ci sia differenza tra quello che, oggi, i costruttori-amatori, o i piloti in generale, vogliono costruire e far volare e quello che i loro predecessori sognarono, nel tardo 1940 e all'inizio del 1950. Consideriamo l'evoluzione della società in quest'intervallo tempo di oltre cinquantanni. Consideriamo, anche, l'influenza che la costruzione amatoriale ha avuto sull'aviazione. Oggi, gli homebuilts coprono circa il 20% della flotta dell'aviazione generale (GA).

Molta dell'innovazione attuale nel progetto dei velivoli - nuovi materiali, tecniche di costruzione, strumentazione avionica e impianti di volo e altro ancora - è il risultato della libertà concessa ai progettisti di homebuilts. C'è una ragione per la quale i piloti gravitano intorno ai progetti di questa categoria; si tratta di coloro che sono stati al passo con la tecnologia, con alternative risultate popolari e rese praticabili. I velivoli sperimentali hanno spaziato da quello a tecnologia accettabile a quello sul filo del rasoio. Lo testimonia la popolarità del progetto Cyrrus (evoluto da un movimento di homebuilt) con il suo impianto del paracadute di recupero della cellula, con il progetto moderno della cabina, e di alcuni progetti di velivoli sportivi leggeri odierni.

Nel corso degli anni, la EAA ha suggerito, in più di un'occasione, che nuove regole sono necessarie per tenere il passo con l'evoluzione dei velivoli homebuilts e dei bisogni/necessità dei piloti. Nella rubrica "Homebuilder's Corner" del maggio 1973 di Sport Aviation, Paul Poberezny scrisse "La EAA ha sostenuto a lungo una nuova categoria dell'aviazione sportiva per la costruzione di velivoli leggeri, servendosi della nostra tecnologia passata, di una minima quantità di lavoro cartaceo e di una spesa contenuta per un'impresa personale per sviluppare un prodotto. Invece di essere soffocati dalla burocrazia, noi abbiamo bisogno di consumare più freni, più motori, più eliche, più strumenti, più candele.. così possiamo costruire un'industria sana e utile." Questa frase fece parte, allora, del testo che Paul Poberezny presentò alla Conferenza annuale del National Aviation System Planning Review della FAA, del 2 maggio 1972.

Nel dicembre 1972, Paul continuò quel dialogo nella rubrica "Homebuilder's Corner" scrivendo: "Come si prospetta il futuro dei velivoli dei costruttori-amatori? Ce lo siamo domandato molte, molte volte...Noi abbiamo lavorato molto intensamente con la FAA nei mesi scorsi su un progetto, iniziato un anno fa, per stabilire nuove procedure e regolamentazioni che governino le operazioni e le costruzioni dei costruttori-amatori...Le mie riunioni con la FAA a vostro beneficio...sono state molto ben accette. Io sono convinto che la FAA desidera assicurare il futuro del movimento dei costruttori-amatori e il privilegio di cui godiamo nella costruzione e nel volo...Noi, e la FAA, esitiamo molto ad aggiungere più regole, più regolamenti...perché loro sanno meglio di noi qual è la natura della burocrazia, per la quale una volta aggiunte delle regole scritte, le stesse diventano veramente difficili da eliminare. In altri termini, cosa abbiamo da offrire come standard nel caso in cui fossimo chiamati a rispondere per le nostre azioni?"

Le stesse esatte parole potrebbero essere scritte oggi dal governo della EAA e dallo staff degli affari industriali e sarebbero ancora veritiere, sia per le relazioni tra FAA e EAA, che per la gestione della EAA del movimento dei costruttori-amatori...che per la preoccupazione della FAA sulla direzione del movimento dei costruttori-amatori.

Non è sfuggita la nota della FAA secondo cui alcuni progetti di velivoli Experimental possono superare la capacità costruttiva di alcuni costruttori-amatori e, così, possono spingere a servirsi di (qualche altro, ndt) costruttore o di assistenza commerciale oltre il limite del 51% per il completamento. Questa preoccupazione è andata aumentando negli ultimi anni ed è culminata nell'istituzione da parte FAA di un comitato di regolamentazione per l'aviazione (ARC) durante l'AirVenture della EAA ad Oshkosh del 2006, per esaminare e esprimere delle raccomandazioni sulle regole per i costruttori-amatori. La posizione della FAA, documentata nell'istituzione dell'ARC, è che alcuni, nella comunità dei fabbricanti di kit, sta utilizzando le regole della costruzione amatoriale Experimental "per evadere le normali regole e procedure di certificazione applicabili alla produzione in serie di velivoli".

La ARC, che è co-presieduta da Earl Lawrence, vicepresidente EAA degli affari industriali e regolamentari, e Dick Van Grunsven, fondatore e Ceo della Van's Aircraft (e partecipano dirigenti FAA come Mikael Via di New Glasair, Joe Bartel di Lancair, Dave Saylor di AirCrafters LLC, Jeremy Monnett di Sonex Aircraft LLC, Rick Schrameck di Epic Aircraft e Joe Gauthier della EAA

rappresentante designato per la aeronavigabilità), si è riunita molte volte dall'AirVenture 2006. La ARC ha concluso le sue discussioni il 15 novembre a Washington D.C. ed ha effettuato una presentazione alla FAA, includendovi numerose osservazioni e raccomandazioni relative alle politiche e alle prassi della FAA, tutte le quali hanno condotto a tre importanti conclusioni:

Primo: si chiede con urgenza alla FAA di esercitare una maggior cura nell'adottare ogni nuova politica relativa all'interpretazione o all'irrigidimento della regola del 51%. Specificatamente, si deve porre attenzione ad ogni cambiamento che possa causare il rigetto dei kits attualmente accettati, evidenziando l'effetto filtro che influenzerebbe i fornitori di tecnologie, parti, componenti aeronautici e servizi associati.

Secondo: si sconsiglia ogni revisione alla regolamentazione attuale degli amatori-costruttori Experimental e della loro categoria. “Il comitato riconosce che ogni tentativo di modificare o adattare il linguaggio di regole generali, per adattarle ad un particolare segmento delle costruzioni amatoriali, potrebbe determinare maggiori limitazioni per l'intera categoria. Noi non vogliamo azzoppare la creatività e l'innovazione, che sono diventate le caratteristiche della categoria dei costruttori-amatori”, afferma Lawrence.

Terzo: si raccomanda alla FAA di intraprendere una nuova via di regolamentare il mercato considerevole di entusiasti dell'aviazione, che sono interessati a costruire e a far volare il loro velivolo, ma che non vogliono essere vincolati dal requisito di realizzare da loro stessi più della metà della costruzione.

Prima che la ARC presentasse le raccomandazioni alla FAA, il comitato dei direttori della EAA ha votato per mantenere l'appoggio della EAA alle regole esistenti per i costruttori-amatori e l'incarico per difendere quelle regole, stabilendo che:

La EAA sostiene l'intento del regolamento dei costruttori-amatori Experimental e il suo requisito che la maggior parte del velivolo sia costruito e assemblato dall'amatore per la sua educazione e il suo divertimento, migliorando la sicurezza e promuovendo l'innovazione del progetto.

“La comunità EAA si raccoglie dietro agli sforzi per aprire quante più porte possibili agli entusiasti dell'aviazione”, afferma il presidente EAA Tom Poberezny. Noi vogliamo proteggere le regole attuali dei costruttori-amatori, incluso lo spirito del requisito del 51%, per preservare l'obiettivo quasi illimitato della categoria. Con queste regole, un innovatore ha la flessibilità di costruire virtualmente ogni immaginabile macchina volante. Non vogliamo perdere questa libertà.”

Ancora, la EAA comprende la necessità di trovare una via per corrispondere ai bisogni e ai desideri dei costruttori e dei piloti di oggi. La EAA riconosce che un crescente numero di entusiasti può voler costruire e far volare il proprio velivolo, ma che alcuni non vogliono essere costretti dal requisito di costruirsi almeno il 51% del velivolo. In base a ciò, la EAA sta suggerendo un'alternativa facilmente disponibile per i costruttori di kit e i loro clienti. L'alternativa potrebbe comportare una revisione di una poco nota e non utilizzata categoria nel regolamento della categoria primaria, che fu approvata dalla FAA nel 1993. La categoria, denominata “Experimental primary kit-built”, stabilisce dei metodi semplificati di rispondenza alla regolamentazione della Part 23, per aprire la strada alla produzione di velivoli quadriposto, monomotore (fino a 2700 lbs. di peso massimo e con motori ed eliche certificati) per addestramento e/o divertimento.

Per indirizzare il segmento di piloti che sognano della macchine che oltrepassano la categoria dei costruttori-amatori, il CdA della EAA ha deciso anche di sostenere con percorsi

appositi di avvicinamento alla costruzione di kits e con programmi di assistenza ai costruttori che non sono conformi alla regola del 51%, stabilendo che:

la EAA sostiene la revisione dell'attuale categoria Experimental kit-built per rendere questa categoria di certificazione facilmente disponibile ai costruttori che desiderano costruire il proprio velivolo personale senza limitazioni dell'assistenza commerciale che ricevono.

La EAA propugna la creazione della categoria primaria per canalizzare i soli bisogni del segmento della costruzione da kit dell'aviazione generale e ridurre i costosi e pesanti requisiti per i fabbricanti per ottenere il certificato di tipo (Type Certificate) e quello di produzione (Production Certificate), assicurando gli standards di qualità. Ciò fa parte della filosofia sposata dalla EAA nel farsi paladino della regola dei piloti sportivi e dei velivoli sportivi leggeri; cioè la riduzione delle barriere che prevengono o inibiscono la capacità di volo dell'entusiasta, siano esse il tempo, il denaro o l'accesso ad un addestramento accettabile o ad un velivolo.

A questo fine, la EAA si appresta a suggerire alla FAA di considerare gli standards di processo della ASTM, come strumento per mostrare la rispondenza. “L'apertura che abbiamo raggiunto sull'arena dei velivoli light-sport, rimpiazzando la costosa supervisione governativa con gli standard elevati dell'industria, potrebbe, significativamente, sostenere la categoria dei kit-built” ha affermato Lawrence. “Gli standard esistono già. Si tratta solo che la FAA riconosca quegli standards di qualità e di sicurezza per i velivoli kit-built e istituisca un gruppo di auditing industriale per assicurarne la rispondenza”.

“I membri della EAA credono che si debba rendere il volo personale più sopportabile, accessibile e raggiungibile” dice Lawrence. “Stiamo cercando delle strade che sostengano non solo la capacità di commercializzare una varietà di kits, ma anche l'opportunità di costruire, di gestire e di volare che questi prodotti costituiscono verso i nostri membri. Noi crediamo che soluzioni fattibili e pratiche esistano per i piloti amatoriali, come pure il commercio che li interessa. Queste affermazioni influenzano il nocciolo costitutivo dei membri della EAA e noi spingiamo per preservare la santità delle regole del costruttore-amatore e per esplorare soluzioni per i partecipanti, che rappresentino lo spettro degli interessi dei costruttori e degli amatori”.

La FAA informò la ARC che avrebbe pubblicato una nota sul Federal Register, all'inizio del 2008, con un periodo per commenti a seguire. La nota inquadrerà la politica della FAA nella determinazione della proporzione di assistenza prestata ad un costruttore-amatore.

Nel frattempo, la EAA continua a identificare e sostenere delle soluzioni. “La nostra associazione è stata fondata sul principio dell'entusiasmo per costruire e per far volare il proprio velivolo, a scopo educativo e ricreativo” ha detto Lawrence. “Questo impegno non è cambiato”.

N.D.T.

Il 14 febbraio 2008 il gruppo di lavoro ha emesso il documento sopraccitato (scaricabile dal sito FAA):

AMATEUR-BUILT AIRCRAFT - AVIATION RULEMAKING COMMITTEE - FINAL REPORT