

Traduzione dell'articolo "SECONDHAND SAFETY" di Ron Wanttaja tratto dalla rivista Sport Aviation di agosto 2010.

L'importanza dell'addestramento per il passaggio.

USATO E SICUREZZA

SOMMARIO

Intervento che, basandosi sui dati degli incidenti avvenuti ai velivoli passati di mano con poco o nessun addestramento specifico, evidenzia la necessità e l'importanza del passaggio, quando si acquista un velivolo, anche di seconda mano, poiché ogni aeroplano possiede delle caratteristiche uniche che il pilota deve acquisire, almeno in parte, prima di effettuare i voli in sicurezza.

E' una storia comune in aviazione: un pilota acquista un velivolo usato e ritiene che un controllo del velivolo o un passaggio non siano necessari. Lui pensa "Se il costruttore (o il precedente proprietario) può volarci, posso farlo anch'io!". Ma talvolta, la storia finisce in un incidente del velivolo e in un'umiliazione del pilota.

Capita spesso ancora?

Abbiamo investigato un po' il fenomeno nell'ambito dei velivoli autocostruiti ed ecco quanto avviene. Dopo aver stabilito un metodo per identificare i velivoli incidentati in volo dal costruttore/primo acquirente rispetto al gestore di seconda mano, usando il mio data base 1997-2007 degli incidenti degli homebuilts, raccolto dal registro del National Transportation Safety Board (NTSB), ho identificato 773 su 2112 incidenti di velivoli autocostruiti, registrati in quel periodo, successivi a passaggi di proprietà.

Diagrammando la percentuale degli incidenti rispetto al tempo speso per pilotarli, si ha una sorpresa: quasi il 20 per cento degli incidenti avvenuti agli acquirenti di un velivolo già costruito capita entro le prime cinque ore, rispetto al tredici per cento per coloro che si sono costruiti il velivolo.

E' invece incredibile, se ci pensate un po'. La capacità di volare per un costruttore del proprio velivolo dev'essere importante tanto quanto quella del successivo operatore, soprattutto nelle prime cinque ore in cui deve fronteggiare una macchina mai provata e con alta incidenza di inconvenienti meccanici. Circa il 95% degli homebuilts comperati ha 40 FH o più registrate al momento dell'acquisto, il che significa che sono stati tolti i limiti della prima fase (quella delle prove in volo, ndt). Malgrado ciò, gli acquirenti incorrono in un rateo elevato di incidenti. I ratei si riducono tra le 10 e 15 FH, ma il rateo del "secondo proprietario" è ancora superiore a quello del costruttore per le successive 25 FH, non pareggiandolo fino alle 40 FH.

La ragione del maggior numero di incidenti tra le 15 e 40 FH? Esaurimento del combustibile, questioni di manutenzione, e, particolarmente, "acrobazia a bassa quota". Solo un homebuilt pilotato dal proprio costruttore ha avuto un incidente che rientra nell'ultima categoria, rispetto a nove pilotati dal "secondo proprietario". I velivoli sperimentali d'amatore non sono rispondenti alle regole federali; è riportato chiaramente sulla targhetta apposita che la FAA richiede

d'installare. Questo significa che i velivoli non volano come un Cessna o Piper classici e tutti quelli che salgono su questi velivoli pensando che voli "normalmente" potrebbero, e spesso capita, rimanere scioccati.

Mentre un costruttore può spendere anni per arrivare al primo volo e, forse, è in rete con altri costruttori dello stesso tipo di velivolo, quello che compra un homebuilt già costruito non ha gli stessi vantaggi.

State pensando di comprarvi un velivolo già costruito? Tenete presente che le sue qualità di volo possono essere differenti da quelle del velivolo che state pilotando adesso. Non spingetelo al limite dell'involuppo; prendetevi il tempo per conoscere il velivolo. Il vostro consulente di volo della locale EAA sarà felice di aiutarvi per prepararvi al nuovo destriero.

