

Traduzione dell'articolo "ACCIDENTAL FIRST FLIGHT" di Carl Orton tratto dalla rivista Sport Aviation di giugno 2013.

## RULLAGGI VELOCI E DECOLLO INVOLONTARIO.

### SOMMARIO

Il racconto dell'esperienza personale in preparazione del primo volo ha consentito al costruttore di apprendere delle lezioni importanti, che vuole condividere, come un addestramento limitato, un'insufficiente preparazione ai possibili aspetti tipici del primo volo come la sensibilità alla velocità, alle variazioni di potenza, la visione dalla cabina verso l'esterno, da cui sembra essere conseguita la distrazione dalla condotta del velivolo.

Se avete costruito un velivolo, conoscerete la gioia di ottenere il certificato di aeronavigabilità come premio per gli anni di diligente e duro lavoro. Con la stessa allegria che deriva dal lancio della monetina: il primo volo e ciò che gli sta intorno.

Allora, prepariamoci.

Quando decisi di costruirmi un Sonex, scelsi la configurazione tradizionale con ruotino di coda, anche se non ne avevo provato uno prima. La ragione principale per andare verso una configurazione non familiare fu che, senza il predellino, il Sonex presenta più difficoltà per salirci sopra nella versione a triciclo anteriore. In aggiunta, il progettista del Sonex John Monnet brontolava perché non aveva mai visto un uccello con un ruotino a prua! Pensavo che se avessi investito soldi, sudore e lacrime in questo progetto, avrei meglio assicurato che il fattore "cool" ne avrebbe fatto parte.

Avevo sempre presente alla mente che avrei dovuto eseguire un po' di pratica in preparazione del primo volo. Anche se avevo volato su diversi tipi differenti di velivoli della GA, la gran parte delle mie ore di volo sono state su Cessna 150/152S e 172. Altri costruttori hanno sostenuto che il Sonex è forse il più facile velivolo con ruotino in coda con cui atterrare, per cui ne avevo un certo conforto. Allora, avevo zero ore sul Sonex. Zero. Nessun volo di familiarizzazione con un altro costruttore, dato che il mio peso avrebbe comportato un sovraccarico. Una volta ancora, altri fecero osservare che i primi costruttori non disponevano di velivoli esistenti da provare e se lo avevano fatto loro, avrei potuto farlo anch'io.

Avevo ritardato il mio addestramento su un tailwheel fino a pochi mesi prima del tanto atteso primo volo. L'addestramento avvenne gradualmente e presto ebbi una nuova abilitazione sul mio libretto. Inoltre, per ragioni assicurative presso il FBO dove mi addestrai, non avevo potuto eseguire un volo da solo su un velivolo con ruotino di coda.

Pensavo di avere tutte le basi necessarie: mi ero servito di consulenti tecnici EAA per assistermi durante la costruzione, ma mi servii del mio vicino CFI come istruttore di volo per il fatto che è bravissimo per l'addestramento simulato e che abbiamo un buon rapporto. Ero certo che il Sonex, come altri velivoli, avendo comandi rigidi su alettoni ed equilibratore avrebbe potuto essere più sensibile per qualcuno abituato ai comandi a fune morbidi dei vecchi velivoli della GA, perciò

capii che non avrei dovuto dare degli impulsi eccessivi. Ero riuscito a fare un po' di ore su un RV-12 che ha i comandi rigidi, come pure una barra tradizionale invece del volantino, per cui mi sentivo pronto.

Dopo aver ricevuto il certificato di aeronavigabilità, preparai il Sonex per il primo volo. Avrei reinstallato i sedili, la tappezzeria, il cofano motore e tutti i portelli d'ispezione. Usai il tempo per calibrare i sensori di livello, quindi riempii il serbatoio quanto sarebbe bastato per le prime prove del motore e del flussometro, senza attardarmi a rifornirlo con solo un gallone alla volta.

Quando il mio CFI si sedette sul velivolo controllando tutto, mostrò qualche preoccupazione che il timone fosse un po' troppo sensibile per me. Suggerì di eseguire delle prove di rullaggio come parte del programma di prove, per cui mi apprestai a un rullaggio veloce

Ora, non voglio aprire una discussione, ma i pro e i contro un rullaggio veloce sono stati dibattuti per anni. Ho eseguito un rullaggio veloce sul mio 172 dopo una manutenzione e quasi mi scappò dalle mani. Perciò risposi al mio CFI "impossibilitato". Allora, egli suggerì almeno una corsa a media velocità, nell'intorno delle 30 mph, tanto da sollevare il ruotino e provare la risposta. Dopo tutto, sarebbe stato meglio saperlo mentre ero a terra che durante il distacco, giusto?

Verso fine settimana decisi di provarci. Ero solo, né persone di supporto o altre distrazioni. Andai in aeroporto verso sera quando il traffico non era più un problema. Dopo aver chiamato la torre e discusso che cosa intendessi fare, ritenni di rimanere proprio nel corridoio di rullaggio, perché ce ne sono due paralleli alla pista. La torre rispose "No, preferiamo che si serva della pista". Va bene, pensai; forse sarebbe stato meglio comunque, perché la pista è lunga 6000 ft e larga 100 ft. molto spazio a disposizione.

Rullando per la prima volta a distanza dal mio hangar, mi accorsi di quanto la coda fosse più pesante. Per coloro che non conoscono il Sonex, la ruota tipica è da 4 in. in gomma dura, per cui tutte le vibrazioni risuonano dentro la fusoliera. Non piacevole ma non è niente rispetto a quello che sarebbe successo poco dopo.

Quando fui autorizzato a entrare in pista, avanzai lentamente la manetta. Non fu troppo. Il comando push-pull di serie (dello stesso tipo del Cessna 172) non ha una lunga corsa, circa 2 in. per il tutto dentro. In pochi secondi, raggiunsi le 30 mph, per cui spinsi un po' la barra in avanti. La coda si alzò e il rumore cessò veramente. Però, che differenza pensai. Gettai lo sguardo fuori dal tettuccio e mi accorsi che mi ero sollevato in aria di quasi 8 ft. (2,5 m)!

Ovviamente, ridussi potenza e il velivolo cadde come un sasso, per cui ridiedi potenza. Il velivolo risalì. Il ciclo si ripeté due o tre volte finché finalmente impostai i giri per una discesa accettabile (cosa difficile da fare quando si è a pochi piedi dal suolo e con nessuna esperienza della visuale esterna). Dopo un atterraggio non proprio gradevole e un rullaggio finale, mi girai per tornare al mio hangar. Mentre stavo rullando, mi misi in contatto con la torre e per caso dissi "È stato interessante" a cui la torre rispose "Certo, visto qui dall'alto!".

Come nota a parte, devo ricordare che la pista del mio solito aeroporto è 3500 ft per 10 ft. Non ci sono hangar disponibili, per cui ho dovuto trovare una località differente. Anche la mia famiglia mi ha invitato a non fare il primo volo presso un aeroporto troppo piccolo, perché la pista

presenta degli alberi alle due estremità. In retrospettiva, disporre di un aeroporto più e di maggior larghezza forse mi ha aiutato a salvare il Sonex (e pure me!) da dei danni fisici.

La lezione che spero di condividere è di assumere *sempre* che il volo è possibile, anche se non è nei vostri piani. Io pensavo di aver previsto tutto, ma non avevo considerato le incognite. Mi ero seduto all'interno con le cinghie tese, avevo chiuso e bloccato il tettuccio e avevo pensato di aver fatto tutto quanto pianificato. Mi accorsi che il velivolo era differente dai precedenti che avevo pilotato, ma non avevo considerato le sue qualità particolari. E neppure mi ero accorto di quanto ero seduto in basso rispetto al suolo, determinando una visuale molto differente.

Invece di tirare indietro la manetta appena sollevata la coda, ero così ipnotizzato dalla riduzione del rumore dovuto al ruotino che la lasciai tutta dentro. Il Sonex era incerto e una volta vinta l'inerzia, un paio di secondi bastarono per passare dalle 30 mph alle 40 mph e poco più, sufficienti per il volo. Non avevo stabilito un valore di potenza per la discesa, perciò non potei farlo in volo.

Il motore AeroVee ha un numero di giri superiore alla maggior parte dei Lycoming e Continental; il valore max è di 3400 rpm e di 3200 rpm per la crociera. Accoppiato con una corsa limitata del comando gas, un piccolo spostamento determina un'elevata variazione del numero di giri, per cui non è una brutta idea se lo si prova prima, ma non avevo capito quanto fosse importante quando cercavo di atterrare con dolcezza.

Inoltre, non avevo considerato la visuale dalla cabina. Il Sonex è piuttosto basso a paragone di altri velivoli certificati della GA. Non mi sono mai curato delle ore passate in garage a far rumore sull'aeroplano; quando sei in pista e in movimento, è tutta un'altra storia. Il mio limitato rullaggio attorno al hangar non aveva fatto lo stesso effetto, ma allora non me ne ero reso conto. A complicare il tutto, c'è anche il motore nuovo di zecca che ha bisogno di andare in volo facendolo girare al massimo e ben raffreddato per assicurargli un adeguato assestamento. Starci seduto sopra o rullare per ore serve a poco.

Quando chiamai i miei figli (uno pilota di jet regionale, l'altro con ATC) per riferire l'accaduto, entrambi mi dissero che, anche se forse il mio volo fu più lungo per distanza e durata rispetto a quello dei fratelli Wright, avrei potuto chiamarlo il mio primo volo. Niente affatto, avevo bisogno di molto più.

Pochi giorni dopo, eseguii il primo volo ufficiale, il mio primo volo su un Sonex ed ero sorridente per tutto il tempo. Il Sonex è una gioia da volare ed è proprio un tailwheel facile da far atterrare. Quel volo ebbe un buon risultato, tutto considerato. Ebbi alcune lezioni importanti e ancor più imparai alcune buone lezioni Sonex dal mio mal riuscito tentativo di rullaggio.

L'addestramento per la transizione sul Sonex è stato benefico, ma ho fatto una cosa ancora migliore dopo, ottenendo un'abilitazione sul RV-12 che ha caratteristiche di controllo simili e una barra invece di un volantino. Nondimeno, non aver pensato ai valori di potenza e alla visione esterna hanno determinato delle grosse difficoltà. Per fortuna, quei fatti restano freschi nella mia memoria e non sono diventati un fattore importante per il volo ufficiale.