

Traduzione dell'articolo "A MISBEGOTTEN TAKEOFF" di Dave Matheny tratto dalla rivista Sport Aviation di febbraio 2014.

ECCO IL MOMENTO DI RIFIUTARE UN DECOLLO DIFFICOLTOSO.

UN DECOLLO STRAMPALATO.

SOMMARIO

Analisi di un incidente avvenuto per la scelta errata del pilota di continuare il decollo malgrado i segnali di malfunzionamenti ripetitivi, combinando dei seri guai al velivolo a sé stessi e agli altri. L'autore sostiene che ciò accade quando l'attenzione del pilota è superata dall'automatismo delle operazioni e dall'emozione del decollo.

Il decollo finì male, come ogni osservatore poteva capire essere inevitabile da un certo punto in poi. Almeno nessuno si fece male.

I due ragazzi a bordo erano arrivati in volo sul nostro campo in una bella giornata, un sabato soleggiato con un po' di persone intorno, uno di quei giorni che invitano gli amanti del volo a decollare dal loro campo e divertirsi. I due si erano recati al proprio campo, preparato il loro velivolo splendido e appena costruito e volarono verso il nostro campo.

C'erano il gestore, che chiameremo Vince, e l'amico costruttore, che chiameremo Tim. Il velivolo era nuovo costruito da kit, ala alta, due posti affiancati, motore Rotax 582, elica tripala Warp Drive, carrello triciclo, BRS, parecchi strumenti e un gran serbatoio di combustibile.

L'avevano fatto volare per mettere in mostra il proprio lavoro, lo lasciarono per un paio d'ore perché lo ammirassimo, alla fine rullarono per decollare dalla pista principale. Tim era un pilota più esperto, ma per questo decollo stava a destra proprio come un passeggero.

Al termine della bretella, Vince era di fronte a una scelta, e qui devo fermarmi per spiegare la configurazione della nostra pista. Tutta la zona è come una ciotola poco profonda, per cui non c'è alcuna difficoltà a usare una delle tre piste, il cui ultimo tratto è in lieve salita. La pista principale è diretta nord-sud e si raggiunge con una corta bretella da est. Una volta all'intersezione, dovete scegliere: girare a sud e rullare indietro per 300 ft sopra un piccolo terrapieno per iniziare il decollo o verso nord e partire da lì. La collinetta a sud vi aiuta con la gravità per il decollo. Io mi servo sempre di questa, aiutando il mio piccolo Quicksilver GT400 con 40 hp. Mi consente di usare tutti i 1400 ft di pista. Il GT s'invola sempre a circa a metà pista, anche nelle giornate calde e umide, ed io ho un margine extra. Per giunta, sono uno di quelli che scrive articoli rimarcando che la pista che sta dietro è inutile, per cui sarebbe veramente stupido esaurire la pista per aver sprecato quel piccolo vantaggio e infilarmi nella palizzata a nord. Non mi avrebbe fatto smettere di scrivere articoli, ma avrei dovuto buttarli all'aria per qualche mese qualora mi fossi trovato in campo.

Un mucchio di errori.

Non tutti si avvantaggiano dei 300 ft di pista extra. Infatti, molti dei piloti che frequentano il nostro campo, con velivoli convenzionali e tricicli (delta a motore), hanno potenza più che

sufficiente. Normalmente infilano la bretella, girano verso nord e decollano, lasciandosi 300 ft alle spalle. E di solito sono in volo ben prima dell'inizio del tratto ascendente della pista.

Vince rullò e girò a nord, lasciandosi alle spalle l'extra pista, e iniziò la corsa di decollo. Dapprima tutto andò come al solito, ma dopo qualche centinaio di piedi il velivolo virò a sinistra e rallentò, finendo quasi nelle erbacce. Virò di nuovo verso l'asse pista e riprese velocità. Ma girò ancora a sinistra e rallentò, per un momento, poi si raddrizzò e riprese velocità. Ancora una volta virò e rallentò, era la terza volta, e ancora una volta si raddrizzò.

Da questo momento in poi buona parte della pista stava alle spalle e puntava verso il terrapieno. Tutti quelli che guardavano, non Vince, ritenevano che non avrebbe ritentato di nuovo il decollo da quel punto. Malgrado ciò, acquistò abbastanza velocità cosicché quando toccò il filo spinato del reticolato alla fine della pista, si impiantò col muso, il motore si bloccò subito e si abbatté sul carrello in una nuvola di stoppie di grano e polvere.

Partire è facile, troppo facile.

I decolli sono facili, veramente. Anche ingannevoli. Per molti di noi, la prima ora di lezione di volo ha previsto l'esecuzione di un decollo, che mi colpì, a dir poco, come una cosa sorprendente che un istruttore lo facesse eseguire a un novellino. Generalmente, un istruttore dice una cosa del genere "Io do potenza e tu mi tieni giù la prua con i piedi sui pedali dei freni. Poi, quando te lo dico, tiri indietro la cloche e decoliamo. Non aver paura, sto ai comandi con te".

Al quale potreste forse replicare "Caspita", per dire "Va bene, se lo dici tu".

Quelli che sono un po' indecisi sui pedali del timone dapprima li mantengono premuti e poi comprendono e cominciano a sentirsi piloti. Dopo tutto, cosa fanno i piloti: salgono sul velivolo e decollano.

Molte cose possono però succedere durante un decollo. Il motore sta dando tutta la potenza, o quella selezionata, per la prima volta dall'ultima che ha volato; le ruote girano sempre più veloci; i comandi aerodinamici stanno diventando efficaci, se vi siete ricordati di rimuovere i tacchi. Tutta la cellula sta brontolando e vibrando, insieme con la vostra anima e tutto è sotto sforzo. Se qualcosa sta per andar storto, questo è probabilmente il momento giusto e avverrà improvvisamente. L'istruttore esperto sa tutto ciò, l'allievo forse no. Per questo motivo molti piloti stanno ben allerta durante il decollo, anche se non ci sono tante azioni da intraprendere. Il pilota esperto assume il ruolo di istruttore e allievo durante il decollo, uno consapevole e attento mentre l'altro esegue dei semplici comandi e spera che tutto vada bene. Molti piloti eseguono il decollo con impeto; io pure. Ma cerco di non lasciare che l'emozione interferisca con il mio vecchio giudizioso cervello.

Infatti, vorrei andar oltre e affermare che i decolli non sono solo ingannevolmente semplici ma anche seducenti. Diventano automatici, dati per scontati, come girare la chiave per avviare il motore dell'auto. Lasciamo che le funzioni automatiche sostituiscano tutta la complessità della nostra conoscenza. È veramente e sorprendentemente semplice: diamo gas, teniamo giù il muso sulla pista e in pochi secondi stiamo salendo dolcemente in cielo.

Tutto qua, se nulla va storto.

Si decolla se tutto va bene.

Ritorniamo al mistero del decollo strampalato di Vince. Quello che non funzionò, come mi ha spiegato Tim più tardi, fu il freno sinistro che si incollava a intermittenza.

Quello che Vince avrebbe dovuto fare, naturalmente, sarebbe stato di interrompere il decollo al primo segnale di malfunzionamento. Che è una regola conseguente a quella generale del volo: fare qualcosa al riguardo al primo segnale di malfunzionamento. In crociera, se sento che il motore incespica, il mio primo pensiero è di guardare gli strumenti motore per capire che cosa non va bene, ma il secondo, che viene immediatamente dopo stimolato dall'adrenalina nel sangue, sarà di guardarmi attorno per cercare un posto per un atterraggio forzato, se diventasse necessario.

In decollo, d'altra parte, la mia area dell'atterraggio forzato è proprio davanti a me. Non c'è motivo di non servirsene e non c'è motivo di aspettare che qualche fastidio si risolva da solo e sparisca. O, per metterla in positivo, potremmo attendere che qualcosa capiti per un momento, sparisca e poi riappaia. Ecco dove la ragione del pilota esperto, come l'istruttore verso l'allievo, si suppone che metta ordine, stabilisca la priorità e dica: "Prendo io il comando".

Una volta sola ho avuto un problema con il mio GT400 durante il decollo. Era una semplice decisione di togliere gas, frenare e spegnere alla prima intersezione. (Grazie, cervello). Non c'era il minimo dubbio che il decollo dovesse essere interrotto al primo segno di malfunzionamento, specialmente perché avrei completato la pista nel giro di qualche secondo. Il problema fu un corto intermittente nell'impianto di accensione.

In un'altra occasione, stavolta su un Quicksilver MX Sprint, uno dei due cilindri del motore piantò proprio dopo il decollo dalla pista corta (ecco, ancora il fattore pista corta). Quantunque la raccomandazione universale sia di atterrare proprio davanti a sé, ed io credo fermamente nel fare questo, davanti a me c'era un deposito di legname con cataste irregolari di materiale da costruzione. Non erano proprio allineate nella mia direzione, ma incrociavano la mia traiettoria, proprio come le traversine di binari molto larghi. Mi girai da una parte, picchiando per guadagnare velocità, verso una zona del terreno po' meno orribile, una collezione di alberelli e cespugli. Ma forse sapevo anche che cosa era avvenuto: il cappuccio di una candela si era allentato, come era già avvenuto in precedenza. Dato che il motore è montato al rovescio in questa configurazione, con le teste dei cilindri dietro e proprio sopra la testa del pilota, riuscii a raggiungere il cappuccio e a riattaccarlo. Il motore riprese potenza e rientrai alla base, dove riuscii a risolvere il problema in modo che non sarebbe mai più successo (Fatemi spiegare il mai. Il problema fu di rendere improbabile che si ripresentasse nei prossimi 500 anni).

Sconfitto malamente.

Ritorniamo al povero Vince, che ovviamente diede una spiegazione della cattiva decisione: dopo aver sprecato un potenziale vantaggio di 300 ft extra a sud della pista, insieme con la sua collinetta, aveva speso i primi 200 ft della corsa di decollo, lasciandosi ancor meno pista utile. Avrebbe dovuto interrompere il decollo dopo la prima virata involontaria, anche se avrebbe potuto ancora decollare. Ma dopo la seconda non era più possibile e, come ho detto sopra, ognuno lo sapeva tranne Vince.

Non ho coraggio per domandargli per quale ragione abbia tentato il decollo. Sarebbe stato come impararlo. Il suo prestigio era già abbastanza scosso, e pure per il velivolo nuovo.

Aver rifiutato i 300 ft extra di pista da parte di Vince potrebbe non essere del tutto rilevante. La mia parte cinica dice che un pilota che vuole continuare il decollo dopo tre avvertimenti che qualcosa non va bene è uno che vuole continuare a decollare fintanto che c'è ancora pista. Solo una pista da 10000 ft potrebbe offrire maggior opportunità di tentare. Invece no, io devo credere che alla fine la vecchia saggia ragione avrebbe detto: "Prendo il comando", riprendo il controllo e rifiuto il decollo.