

Traduzione dell'articolo "FLYIN' RIGHT" di Lauran Payne Jr. tratto dalla rivista Sport Aviation di giugno 2014.

IL PROBLEMA DELLA SICUREZZA DEV'ESSERE RISOLTO DA CIASCUNO DI NOI.

STA A NOI COSTRUIRE LA SICUREZZA.

## SOMMARIO

L'autore, prendendo le mosse dalla statistica degli incidenti per "errore del pilota" riportata in un precedente articolo, afferma che sta a ciascuno di noi fare in modo da costruire la sicurezza del volo, non solo costruendo bene il proprio velivolo ed eseguendo la corretta manutenzione, ma anche esercitandosi a eseguire le fasi di volo con caratteristiche critiche, come decolli, atterraggi, cambi di assetto improvvisi, perdite di potenza, etc., perché la capacità di reazione e di risposta in condizioni difficili o improvvise e comunque inusuali non dipende dalle ore di volo passate al comando durante i voli turistici e con l'ausilio dell'autopilota, ma dalla "familiarità" acquisita con le azioni con cui si affrontano quelle situazioni.

Il Chapter 105 di Portland, Oregon, ha tenuto da poco una conferenza sulla sicurezza degli E-AB. Ottima idea, vero? E non si è trattato di una conferenza del tipo "volate in sicurezza tutti voi", ma di un momento veramente profondo con vari relatori. E neppure completamente una noiosa. Ha mantenuto viva l'attenzione per un paio d'ore. I relatori erano dei fuori classe: Dick VanGrunsven, fondatore della Van's Aircraft – quando Van parla tutti ascoltano; Gil Hutchinson, in rappresentanza della EZ; e Scott McDaniels, che ha lavorato per molti anni alla Van's e conosce gli RV dentro e fuori. Io ero l'unico peso leggero del gruppo, invitato non perché abbia delle competenze ma per gli anni di volo. Ho presentato alcune osservazioni e opinioni. Non sono quello che dice agli altri come volare, ma posso raccontare alcune cose che ho visto nello scorrere degli anni.

Prima però una parola sulla sicurezza. Si tratta di una parola del tutto vuota in sé e per sé. È buttata là a casaccio. E rappresenta un bel boccone per coloro che si occupano di statistica degli incidenti; si indirizzano su queste e strombazzano la sicurezza, ma questo non risolve il problema. Esso dev'essere risolto *da te e da me*. Noi nella comunità degli E-AB non dobbiamo essere riconosciuti come quelli "che si adattano sugli incidenti". Dobbiamo essere riconosciuti come "professionisti competenti". Ma dobbiamo meritarcelo. E questo era il vero scopo della conferenza: come andare sicuri in volo.

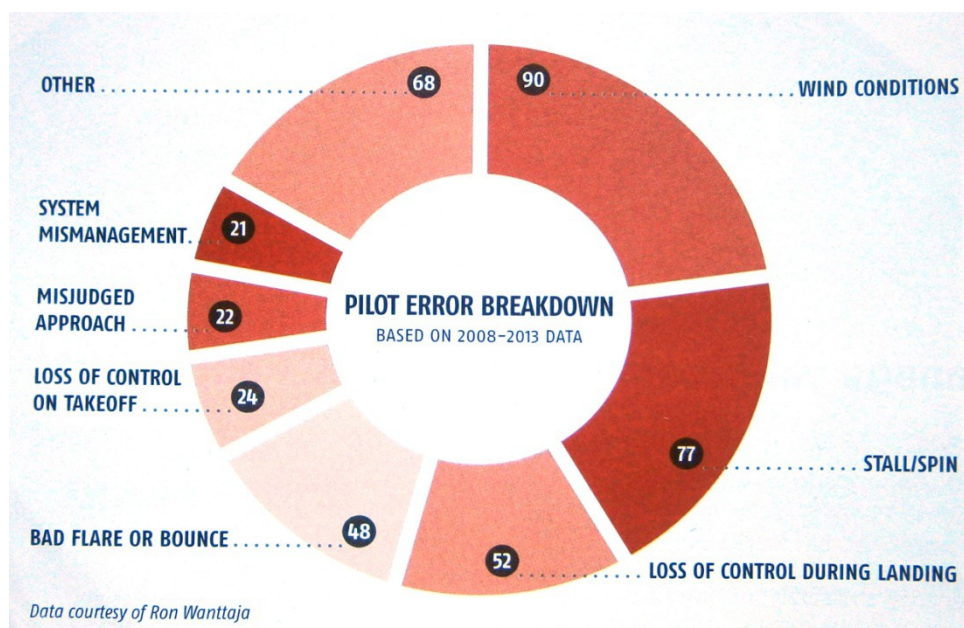
Come seconda cosa, non sono solito additare gli errori degli altri. Mi basta la mia nave da carico di errori. Una volta ho eseguito il prevolo di un OV-1 e sono andato in volo. Al ritorno, l'operatore di terra ha fatto il rifornimento e ha consegnato il velivolo a un altro pilota per un volo. Questi ha eseguito il prevolo e subito ha bloccato il velivolo al suolo. Disse che quando ha preso in mano il timone (ce ne sono tre), esso si muoveva avanti e indietro. Era libero! Io non l'avevo controllato durante il prevolo! Non siete mai decollati con il pitot coperto dal cappuccio? io sì. Correte lungo la pista e la velocità è sempre nulla. Interrompete il decollo. E poi vi sentite stupidi come un sasso. Ed è capitato anche su un'aerolinea (una volta in 26 anni, va bene?) di aver rullato fino alla porta sbagliata. Eseguivo molte volte durante il mese il medesimo percorso e andavamo

sempre allo stesso ingresso, salvo proprio quella volta. Quando chiamammo per il nostro ETA, ci assegnarono il nostro ingresso, ma lo scartammo perché noi *sapevamo* qual era il nostro e dove dirigerci. Dopo l'atterraggio, seguì la corsia e arrivai alla porta. Era aperta. Quando iniziai a curvare osservai che non c'era nessuno, ma alle mie spalle, sull'altro lato della corsia, c'era il solito personale di supporto in attesa – tutti a bocca aperta e con gli occhi strabuzzati. Finalmente avrebbero rincorso il capitano vagante: io. Per prima cosa, dopo il parcheggio, uscii dalla cabina, scesi la scaletta del velivolo, trovai il responsabile del personale di terra, stesi la mano e dissi: "Salve, mi chiamo Brady Lane".

Gli errori avvengono. È meglio commetterne di piccoli e imparare qualcosa, invece che farne altri che entrano nella statistica. Ci capiamo, vero? E adesso lavoriamoci sopra.

Bene, ora veniamo al dunque. Quando esaminiamo diagrammi e tabelle e simili, gli incidenti del tipo "errore del pilota/perdita del controllo" saltano subito agli occhi. È sempre così. Credo di dover dire qualcosa che non si dice spesso perché urta la nostra sensibilità e il nostro Io. Ma lo dico comunque come un promemoria. Il tempo totale di volo di un pilota è da rispettare, ma non sempre racconta tutta la storia completa. Per esempio un pilota con 20000 ore di volo. Ecco che cosa voglio intendere: togliete da questo numero le ore spese per volare a una certa quota, livellato con o senza autopilota. Questo tempo non aiuta a contenere gli incidenti causati dalla perdita del controllo. Quei tipi di incidenti si riducono solo *pilotando* il velivolo, non programmandolo. Pensate alla durata del *pilotaggio* come al tempo durante il quale tenete la *barra*

*in mano*. Appendetemi pure per i pollici, se volete, ma almeno fate qualche riflessione su ciò che affermo.



Mentre mi appresto alla discussione, fatemi dire questo. Diamo uno sguardo al diagramma di Ron Wanttaja (Sport Aviation marzo 2014) su "Elenco degli errori del pilota". Esso

riporta 402 incidenti; 313 dei quali dovuti essenzialmente alla perdita del controllo del velivolo. Pensateci per un minuto e immaginate che cosa potrebbe accadere a questa grandezza se al primo dubbio che qualcosa non va nel verso giusto il pilota rientrasse (o nel caso di perdita del controllo in decollo, lo interrompesse). Se il pilota lo facesse, quanti di quegli incidenti sarebbero stati evitati? Io non ho la risposta a questa domanda, ma il mio sospetto è che sarebbero pochi. Per amore della discussione, dico 50. Questi 50 rappresenterebbero un bel salto in giù nel rateo di incidenti degli E-AB. È una fonte di meditazione. Io sostengo la teoria che molti dei grandi problemi una volta erano piccoli. Certo, la manovra di go-around dovrebbe essere proprio in cima al bagaglio delle vostre capacità aviatorie.

Lo so, lo so, alcuni piloti temono ciò che altri piloti possano dire. Come "Hey, ti ho visto rientrare. Paura, vero?" Questo capita quando li guardate negli occhi e dite "Forse. Ma non mi sembrava che andasse bene perciò sono rientrato e lo farei ancora". Guardandolo dritto negli occhi.

Adesso vediamo questo: gli incidenti per stallo/vite si impennano ancora una volta. Per quanto tempo ne abbiamo trattato? Per molto tempo! Anche qui un altro dei miei pensieri drastici. Potete leggere 25 articoli sugli incidenti per stallo/vite e dire "Bene. Brutta strada. Non dobbiamo più caderci". Ma continuano a succedere! E allora ecco cosa fare: prendete un velivolo in grado di eseguire la vite con un istruttore qualificato. Simulate una manovra esagerata (in quota), andate piano, tirate qualche g, rallentate e tirate ancora un po' di più, ancora un po' di più e – all'improvviso! – vi troverete in vite verso terra. Questo è lo stallo/vite. Eseguitelo ancora una volta con l'istruttore e imparerete molto di più che leggere i 25 articoli di cui sopra. Avete verificato e provato di persona e imparato che cosa capita. Dopo di ciò, è poco probabile che sarete ancora impreparati in un circuito di traffico. L'esperienza è il maggior insegnante. (Ci sono molte scuole che praticano l'addestramento in assetti anomali una di queste è Vertical Works, gestita dal mio amico pilota addestratore dell'Aeronautica BubbaRon a Scottsdale, Arizona).

Ed ecco ancora una domanda per voi. Dei 77 incidenti per stallo/vite elencati da Ron sul diagramma, quanti di quei piloti si sono veramente addestrati alla vite? Mah. Fatevi un punto d'onore di addestrarvi e produrrete un'altra diminuzione degli incidenti degli E-AB.

Impratichitevi al volo con i comandi se volete abituarvi a farlo. Tutte le volte che volo solo (tranne che durante i viaggi o in formazione), mi esercito. Virate strette, stalli, voli lenti e simili. E non lo faccio secondo qualche regola federale, lo faccio secondo una regola personale. E lo rifaccio finché non raggiungo il livello che mi sono prefissato. Lo faccio per me. (Non esagero con le mie richieste, perché l'ho già scritto nel mio articolo dell'aprile 2012 "Therapeutic flying"). Sostanzialmente, si tratta di eseguire una manovra finché non vi sentite veramente capaci di eseguirla correttamente.

Ci sono un paio di elementi essenziali per il volo comandato per farne memoria e discuterne. Fate quota alla vostra solita velocità di salita, raggiungete la quota prescelta, togliete potenza, portatevi alla velocità di veleggiamento e poi mantenetele durante una virata a 180 gradi. Osservate la perdita di quota. È un numero da tenere a memoria. Fate lo stesso con la vite. Acquisite la quota necessaria poi osservate la perdita di quota dopo un giro. Altro numero da tenere a memoria. Annotateli, tuttavia, perché se sarete sorpresi da una piantata del motore in prossimità del suolo, o entrate in vite, il vostro tempo di reazione sarà allungato dal "fattore sorpresa". Quando vi state esercitando in queste manovre, siate tranquilli e ascoltate e sentite il vostro velivolo; è il modo in cui il vostro velivolo comunica con voi. Non vi sentite in grado? Cercatevi un CFI.

E come non parlare dell'addestrarsi a qualche atterraggio senza potenza tutte le volte che vi sentite di provarci? Sono belli e vi stanno dicendo quanto abili voi siate.

Non sto facendo una predica, ma solo lanciandovi qualche considerazione su cui riflettere. Usatela oppure no. Ma due cose sono incontrovertibili: il numero degli incidenti dei nostri E-AB non è buono e *sta a noi* renderlo migliore, e con la pratica e col senso comune possiamo farcela!

Lasciatemi che vi fornisca un'evidenza immediata riguardo alla pratica. Visiva, se volete. Al tempo dei miei anni in aerolinea ero un aviatore che aveva molte verifiche in volo da eseguire. I comandanti dovevano eseguire dei controlli completi – impianti, procedure ed emergenze – ogni sei mesi. Quando le compagnie disponevano di risorse permettevano due sessioni al simulatore: una di pratica, l'altra, il giorno dopo, di verifica. Il primo giorno si verificavano piccole dimenticanze ed errori, ma il giorno successivo, dopo la sessione d'esercizio, molti dei ragazzi dimostravano un buon risultato. È un vecchio (ma buon) adagio: la pratica rende perfetti. Sembra ovvio, ma provarlo di persona, aiuta moltissimo. Mi piace dire "Fate meglio quello che fate spesso".

Riguardo a un argomento correlato, io non credo che a livello E-AB il "glass cockpit" costituisca un elemento a favore della sicurezza. Molti sembrano desiderarlo. Con tutte quelle luci, allarmi e suoni è proprio attraente. (Non per me, ma riconosco di essere in minoranza). Però se tutta questa disponibilità origina confusione o distrazione diventa un problema. Perciò espongo un altro paio di elementi al riguardo.

Quasi tutta la mia carriera in aviazione si è sviluppata con gli strumenti circolari. Con un RMI e un DME avevo in mente con semplicità la mia posizione nello spazio. Si trattava di un'abitudine radicata. Poi arrivò il mio passaggio allo schermo con l'aerolinea. Quando guardai il nuovo cruscotto, per la prima volta, non energizzato, mi sembrò simile all'ambulatorio di un medico. Capite, uno schermo per la pressione del sangue, un altro per l'EKG, e così via. Poi, una volta energizzato, mi apparve simile a un film di Disney su più schermi. Sei schermi TV (così li chiamo io). Ho recitato la parte di Goofy durante la prima settimana di addestramento; questo è ciò che successe. Infine, feci pace con lo schermo e giunsi ad apprezzarne alcuni aspetti notevoli. E la mia mente formata su RMI/DME si annebbiò allorché tutto quello che dovevo fare per conoscere la mia posizione era guardare la sagomina sullo schermo. Ancor più non mi piacque quello che mi è avvenuto, ma così è stato. Una volta in pensione, costruii il mio E-AB per ritrovare le mie radici aeronautiche (strumenti rotondi). E, ovviamente, senza autopilota.

Vi do un altro punto di vista sul glass cockpit. Quando eseguo dei controlli in volo, se l'autopilota (o il flight director) era andato in avaria durante il decollo, le persone che erano divenute dipendenti tecnologicamente, reagivano spendendo una discreta quantità di tempo in modo disordinato, cercando di riprogrammare l'apparato, manovrando tutti i bottoni. Agendo così, capite bene, il volo rappresentava solo un disturbo. Programmare non significa volare! I piloti che avevano mandato a memoria la posizione in avvicinamento, presero il controllo manuale del velivolo e dissero qualcosa del tipo: "Avaria dell'autopilota, continuo manualmente". L'avvicinamento fu corretto e atterrarono. Differenti capacità, differenti reazioni.

Bene, ancora un episodio sul glass cockpit. Normalmente mi diverto facendo dell'acrobazia con il mio velivolo. Una volta mi accorsi di un velivolo in volo nella zona dove stavo volando. Bene, aveva tutto il diritto di trovarsi lì. Smisi di fare acrobazia e lo accompagnai fuori dalla zona. Il velivolo era un RV-9. Riuscii a vedere la testa del pilota, che rimase in basso per tutto il tempo. Posso quasi assicurarvi che era occupato a pigiare i tasti del suo bel cruscotto. Solo per saperlo.

Concludo con alcune sentenze:

- Fate meglio quello che fate spesso.

- Troppo comando in finale è pericoloso.
- Nel dubbio, tornate indietro.
- I grandi problemi capitano una volta sola.
- La fretta è tra le prime cause delle sviste.
- Il miglio tempo di volo è quello con la barra in mano.
- Se siete annoiati, i vostri standard sono troppo scarsi.

Non ci sono garanzie in aviazione. Gli incidenti, dopotutto, sono il prezzo del movimento. Anche quando state cercando di fare tutto al meglio, qualcosa può andare storto. Ma se voliamo con intelligenza, esercitandoci, voleremo con umiltà, la "cosa sicura" si prenderà cura di se stessa. Smettiamola di alimentare il libro delle statistiche. Nell'E-AB, siamo tutti collegati; quello che uno fa si riflette su tutti gli altri. Ognuno di noi deve costantemente migliorare il proprio livello per gli altri! Il risultato finale è che quando avete completato un buon volo, vi sentite veramente bene. Ecco perché voliamo.