

Traduzione dell'articolo "POP QUIZ" di Brady Lane tratto dalla rivista Sport Aviation di settembre 2011.

COME RISPONDERESTE?

### SOMMARIO

Disamina allo specchio per consentire al pilota di sapere il suo attuale livello di comprensione delle relazioni tra i parametri di volo, verificando quanto l'abitudine possa aver ridotto le sue conoscenze.

---

*11. (riferirsi alla fig. 8.). Qual è l'effetto della riduzione di temperatura e dell'aumento della quota pressione sulla quota densità da 90°F e 1250 ft. di quota pressione a 55°F e 1750 ft. di quota pressione?*

*A) 1300 ft. riduzione,*

*B) 1700 ft. riduzione,*

*C) 1700 ft. aumento.*

Se la domanda vi rende nervosi o vi fa strabuzzare gli occhi, non siete soli. Dobbiamo costruire un gruppo di supporto.

Per tutta l'estate ho lavorato un po' per la transizione del certificato da pilota sportivo a privato. Parte di questa transizione prevede un altro esercizio scritto ed ero spaventato che richiedesse più tempo del primo. L'avevo superato bene alcuni anni prima, allora perché ero agitato? Semplice. Sono un pilota adesso e dovrei conoscere bene la materia.

Avrei trovato un sacco di scuse per non studiare ancora durante l'estate, poiché il semplice fatto di studiare avrebbe rivelato, anche se solo a me, quanto ho dimenticato. Sono un bravo pilota e c'è la possibilità che il test sulla conoscenza possa dimostrare il contrario.

In aviazione, l'ignoranza non è la felicità, così ho deciso di darmi da fare e fare pratica di quiz. Prima di studiare una singola domanda, ho voluto verificare quanto avevo imparato dalla sola esperienza durante gli ultimi due anni e mezzo.

**~~Andare a fondo o nuotare volare o cadere.~~**

Poiché la miseria ama la compagnia, ho invitato quattro miei compagni, già certificati come piloti privati per proporre questi quiz come esperimento. Le regole erano semplici: non studiare e non barare. Rullo di tamburi, per favore.....ecco i nostri punteggi: 58, 65, 83, 88 e 92. Non volevo conoscere il mio, ma tristemente non posso pretendere A.

Dopo aver preso pratica con le 60 domande, ne ho parlato con ciascuno degli altri. La discussione fu piena di allegria, sfida e incoraggiamento. Sorprendentemente, eravamo tutti contenti di fare gli esercizi. Fu un buon esercizio mentale e ci ha fatto usare i muscoli che non avevamo usato negli anni scorsi.

Arrivammo presto alla conclusione che il test non era solo per allievi piloti, ma anche una grande risorsa per piloti con esperienza.

### **Fondamenta solide.**

Il test di conoscenza della FAA è usato nell'addestramento primario per aiutare a mettere le fondamenta, sulle quali l'allievo pilota e l'istruttore possono allora costruire le capacità di pilotaggio effettivo. La prova comprende un largo spettro di argomenti, dal calcolo delle prestazioni dei velivoli alla lettura delle mappe meteo e alla comprensione delle marcature degli aeroporti.

Come per tutte le fondamenta, una volta che la casa è costruita, esse sono rapidamente dimenticate, anche se continuano a sostenere la casa. Eseguire quest'esercizio dopo essere divenuto pilota, è stato come ispezionare le fondamenta. Naturalmente, nessuno di noi era impaziente di eseguire questo autoesame.

Per essere onesti con noi stessi, evitiamo questi autoesami perché abbiamo paura di sbagliare e di essere visti come degli impostori, indipendentemente dalle nostre reali capacità. Infatti, quanto più abbiamo da perdere, tanto più cerchiamo di nascondere e coprire le nostre manchevolezze e incapacità per paura di perdere qualcosa che possediamo dentro di noi.

Come piloti, ci sono argomenti che molti di noi conoscono solo per scegliere la giusta risposta. Dentro di noi, temiamo il giorno in cui saremo messi in angolo su qualche argomento ed essere ritenuti dei cattivi piloti. Fate un profondo respiro. Non siete dei cattivi piloti e neppure io.

Noi cinque, che abbiamo fatto la simulazione, abbiamo confessato di aver trovato delle aree in cui eravamo molti carenti. Questo non fa di noi dei cattivi piloti. Personalmente, ho volato con tutti gli altri compagni che hanno seguito il test (anche con quello che ha sbagliato). I cattivi piloti sono quelli che sono contenti e non si preoccupano di cercare quegli argomenti su cui poter imparare ancora di più.

Uno dei piloti con maggiore esperienza, che ha preso parte a questa simulazione, ha ammesso di aver voluto riprendere, come fosse un vecchio compagno, il suo manuale dell'E6-B e, ancora, di imparare per la sesta volta come usarlo. Un altro confessò di aver ricercato il manuale operativo del velivolo per ritrovare alcuni dati sull'atterraggio che conosceva come le sue tasche ma che aveva dimenticato. Un altro rise quando una aveva confessato che non avrebbe potuto determinare il meteo sul Nebraska dato che "chi mi dice la differenza tra tutti quegli stati rettangolari, se non sono identificati con una targhetta?" Abbiamo riso e capito esattamente come lei abbia sbagliato, ma non come sia stata così coraggiosa da tirarlo fuori.

Ora procediamo e diamo un'occhiata alle vostre fondamenta; prendete un esempio pratico e fate caso se ci sono delle aree in cui potreste metter qualche pezza.

### **Un po' di matematica.**

Nell'epoca della linea di fede magenta della Garmin, della pianificazione del volo online, del peso e centraggio caricato sui nostri cellulari, ci siamo domandati se fare qualche conto a mano, richiesti dalla simulazione in molti casi, fosse buona cosa anche per il pilota.

La risposta subitanea e semplice fu che tutti i moderni strumenti possono andare in avaria, ma emerse una risposta molto più convincente. Eseguire la simulazione e fare i conti ancora a mano, ci ha ricordato come pensare da piloti. I nostri begli aggeggi possono calcolare la velocità al suolo, peso e centraggio, prestazioni di decollo molto meglio di ognuno di noi sulla carta, ma se non pensiamo al vento come a un fattore o alla posizione di una valigia da 50 lb o agli effetti della quota densità, ci troveremo in difficoltà.

Rispondere a mano a queste domande ha richiesto un notevole sforzo per richiamare tutti quei piccoli fattori che dobbiamo tener presenti in ogni volo, che sia la distanza di decollo sui 50 ft, la comprensione dell'influenza della miscela sulla temperatura dei cilindri o quanto veloce si può legalmente volare in uno spazio controllato. Il testo scritto comprende tutti questi argomenti e pensare a ciò ha costituito un notevole sforzo mentale.

Non sono così cattivo da suggerirvi che dovremmo servirvi di queste prove per i riesami di volo, ma penso che sia una delle migliori cose da fare nei giorni piovosi, soprattutto se volete diventare un miglior pilota.

Bastano 45 minuti al giorno e voi non dovrete domandare a nessuno la vostra risposta. Senza pensare se passerete o no, non siete un cattivo pilota e potrete andarvene anche con il desiderio di imparare qualcosa che non avete fatto in tempo a memorizzare la prima volta nella notte precedente l'esame. Ma quando riuscirete alla fine a interpretare quei simboli criptici sulle carte meteo, credo che sarà una bella soddisfazione. Non lo so. Almeno non adesso. Iniziate con un gruppo di amici e se non c'è altro, sarete dei piloti migliori per loro.