

Traduzione dell'articolo "TRANSITION TRAINING" di Charlie Precourt e Dave Morss tratto dalla rivista Sport Aviation di luglio 2015.

AFFRONTARE LE PROPRIE DIFFICOLTÀ PER NON PERDERE IL CONTROLLO DEL VELIVOLO.

ADDESTRARSI AL PASSAGGIO.

SOMMARIO.

Altro articolo della serie dedicata al tema "perdita di controllo del velivolo", oggetto di una raccomandazione del NTSB e della FAA e raccolta dalla EAA. In questo articolo, l'autore espone alcuni casi significativi per i quali l'istituzione di un programma di addestramento iniziale e di una ripresa periodica ha contribuito a ridurre quasi a zero il numero di incidenti mortali.

C'è una consapevolezza positiva crescente nella nostra comunità al riguardo della necessità di vincere la perdita di controllo in volo (LOC). Quest'anno, il NTSB ha piazzato il LOC nella Most Wanted List per l'aviazione generale e si è cominciato a prendere alcune iniziative per aiutare a dominare la prima causa dei nostri incidenti mortali. Senza guardare all'efficacia di ogni iniziativa, quella più importante che ciascuno di noi può assumere oggi, quando si ha a che fare con un nuovo velivolo, è addestrarsi al passaggio.

Uno dei migliori esempi dell'efficacia dell'addestramento è rappresentato dal Mitsubishi MU-2. Nei vent'anni dal 1965 al 1986 sono stati costruiti 750 velivoli, ma dal 2005 sono avvenuti 300 incidenti mortali col MU-2, molti dei quali non causati da difetti del velivolo. I piloti provenienti da altri velivoli semplicemente non sono stati preparati alla particolarità del progetto e alle conseguenti procedure operative. La FAA ha condotto uno studio sul progetto e i suoi aspetti operativi nel 2005 e ha pubblicato una Special Federal Air Regulation prescrivendo il passaggio e la periodicità dell'addestramento del velivolo.

Il risultato è stato non meno che spettacolare. Fino al 2014 ci sono stati solo due incidenti mortali negli otto anni in cui l'addestramento è stato reso obbligatorio, il più basso numero di incidenti in questa classe di velivoli! La frequenza annuale dell'addestramento sul MU-2 è un aspetto del percorso. Per molti di noi potrebbe sembrare un peso, ma nella mia esperienza, l'addestramento periodico può essere veramente piacevole e molto efficace nell'acquisizione di confidenza.

Questa volta ho domandato al collega Dave Morss, membro del Safety Committee, di condividere alcune delle sue esperienze con i diversi velivoli con i quali ha volato per illustrare la necessità dell'addestramento al passaggio. Di seguito, riporto ciò che ha da dire.

La perdita del controllo del velivolo oggi è un argomento caldo come lo era la "incursione in pista" alcuni anni addietro. Definita semplicemente, la perdita del controllo si riferisce alle situazioni di incidenti nei quali il pilota dovrebbe aver mantenuto o ripreso il controllo del velivolo, ma non c'è riuscito. Il LOC si divide in due tipi: LOC-I perdita del controllo in volo e LOC-G analogo al suolo. La tendenza attuale della FAA in merito a incidenti e inconvenienti ha portato a

istituire dei programmi per insegnare (i comportamenti) invece che per regolare con multe o sospensioni. EAA inoltre ritiene che sia meglio educare e prevenire un incidente piuttosto che cercare dopo di regolarlo indipendentemente dalla causa. Nella mia esperienza come pilota collaudatore, ho avuto la possibilità di pilotare molti velivoli con qualità di volo meno che desiderabili. Ne sottolineerò alcune e condividerò l'esperienza che potrebbe essere di aiuto per contenere la perdita del controllo nell'ambito della comunità dei costruttori amatori.

Ciò che rende molti velivoli amatoriali realmente differenti da quelli certificati sono le rigide linee guida che devono seguire quelli certificati. La FAA ha decretato che un velivolo monomotore deve stallare a meno di 61 kt per fare sì che possano sopravvivere a un impatto violento. Inoltre, si devono spendere alcuni anni e centinaia di ore per attestare di volare in uno specifico involucro; perciò molti velivoli volano in un maniera simile. Ecco perché potete salire molti monomotori certificati e volare con un rischio minimo per elementi fuori "della vostra esperienza di base" come pilota privato. Questa comunanza serve per un velivolo più sicuro, ma che abbia ala alta o bassa, tutti volano con prestazioni simili.

Togliete di mezzo i limiti della certificazione e vi si apriranno degli spazi completamente nuovi. Se accetto un progetto con un carico alare veramente elevato e una velocità di stallo maggiore, potrei aspettarvi una velocità superiore di 50 kt, a pari flusso di combustibile, del mio fratello certificato. Ma la maneggevolezza e la sicurezza per un atterraggio fuori dell'aeroporto saranno compromesse.

Cosa potreste dirmi se il nuovo velivolo che voi bramate presentasse una maneggevolezza meno che stellare o se fosse veramente difficile da fare volare? Faccio un esempio con cui sono veramente familiare, il Lancair IV, dato che sono stato il collaudatore iniziale del progetto. Il Lancair IV è proprio una meraviglia. Con solo 350 hp, può portarsi via quattro persone quasi a 300 mph su una tratta veramente lunga. Ottenni un record da Los Angeles fino al Sun'n Fun a Lakeland, Florida, in sei ore e l'avrei ridotto se avessi tagliato per il golfo.

Il prezzo pagato per questa prestazione non fu poco. Il carico alare era veramente elevato, il margine di stabilità piccolo e se il pilota fosse arrivato troppo lento in avvicinamento il rateo di discesa sarebbe aumentato rapidamente. Anche il comportamento allo stallo era meno che desiderabile. Queste caratteristiche erano tutte presenti sul prototipo, che fu progettato per essere non pressurizzato con un basso peso a vuoto di solo 1800 lb. Il progetto era semplice, ma gli operatori hanno richiesto maggiori prestazioni; fu aggiunta la pressurizzazione e più avionica. E poiché il velivolo non era per nulla stabile ad alta quota, fu aggiunto un autopilota complicato e pesante, poi la turbina e così via, tutte cose che si aggiungevano alla scarsa maneggevolezza in volo.

Il Lancair IV è diventato il modello di ciò che si può ottenere con un autocostruito, ma ha anche un elevato numero di incidenti. Avevo steso il syllabus originale che fu approvato dalle compagnie d'assicurazione durante i primi anni per accettare i piloti su questo velivolo. Esso interessava molte abilitazioni. Il volo con un piccolo jet molto leggero e con un addestramento annuale, può diventare una modalità di trasporto molto sicura e molto efficiente. Per qualche tempo, non potevate assicurare il vostro Lancair IV, ma oggi ci sono centri di addestramento che supervisionano il vostro passaggio in questo mondo di elevate prestazioni. Chiunque pensa di

passare a questo velivolo deve pianificare un buon budget per un addestramento iniziale e uno periodico proprio come fa il popolo dei jets.

All'altra estremità dello spettro, troviamo la serie dei RV: bassa velocità di stallo, prestazioni di buon livello e un buon livello di sicurezza. Questo è il tipo di velivolo che non incute timore al pilota medio e offre anche una buona esperienza di costruzione. Visitate qualunque aeroporto locale e siate sicuri di vederne uno in costruzione. Comunque, non si tratta di un prodotto certificato e la sua maneggevolezza è briosa, che secondo la mia opinione è proprio il suo punto di forza per la vendita, ma se la vostra esperienza è limitata al Cessna 172 o al Piper Cherokee, avrete necessità di un periodo di addestramento per il passaggio. Per fortuna, ci sono vari percorsi per ottenere il passaggio sul tipo.

Infatti, ogni homebuilt che ha una prestazione superiore rispetto a quelli certificati risulterà abbastanza differente da richiedere un po' di addestramento. Il prossimo mese vi presenterò un progetto unico, che ho portato in volo e che possiede delle caratteristiche veramente uniche, che dovrebbe fornire materia di riflessione per un addestramento per il passaggio più adatto al vostro tipo di velivolo.

Be safe!