

Traduzione dell'articolo "PILOT SKILL ASSESSMENT" di J. Mac McClellan tratto dalla rivista Sport Aviation di settembre 2015.

COME POTRESTE MISURARE LE CAPACITÀ E LA SICUREZZA DI UN PILOTA?

MISURA DELLE CAPACITÀ DI UN PILOTA.

SOMMARIO

L'articolo prosegue il tema del LOC evidenziando la necessità dell'addestramento pressoché continuo al pilotaggio in modo che, come è scritto, esso diventi un'abitudine "incorporata nel nostro subconscio". L'autore tocca tutte le fasi del volo che contengono delle potenziali criticità, cioè quelle situazioni in cui la preparazione personale è fondamentale alla sicurezza del volo, passeggeri inclusi.

Gli esaminatori dei piloti svolgono un lavoro veramente difficile. Nell'arco di un volo piuttosto breve devono determinare se un pilota ha capacità e criterio per essere abilitato al volo nel sistema aereo nazionale e, più importante ancora, di trasportare dei passeggeri.

L'esaminatore deve avere una gran dose di aiuto da parte dell'istruttore sotto forma di raccomandazioni per la richiesta da parte del pilota. L'istruttore di volo certificato (CFI) che lo dichiara pronto per il volo di accettazione ha osservato abbastanza bene le capacità del pilota per sentirsi certo che è pronto per essere qualificato.

La FAA inoltre cerca di aiutare la decisione dell'esaminatore mediante la guida delle prove pratiche standard (PTS). Le PTS cercano di suddividere tutti gli aspetti del volo in compiti specifici semplici e poi descrive quale prestazione è accettabile nell'esecuzione di quel compito.

Le PTS sono meglio che vedere ogni istruttore applicare una propria misura e l'EAA è parecchio coinvolta nell'aggiornamento delle PTS, ma la lista dei compiti può essere, per così dire, ridondante. Per esempio, durante molti compiti di volo le PTS dicono che il pilota "deve dividere la sua attenzione tra il controllo del velivolo e l'orientamento". Oppure quest'ovvio requisito per un atterraggio con vento trasversale "mantenere la correzione del vento trasversale e il controllo direzionale". Beh?

Sappiamo tutti che l'addestramento in volo e il controllo avvengono in un mondo artificiale, indipendentemente da quanto realistica CFI e esaminatore cerchino di rendere l'esperienza. Ma quello che interessa noi che guardiamo oltre questi giorni di addestramento e di esame è come valutare questi colleghi piloti in un mondo reale. La domanda di fondo è: fareste volare i vostri familiari e le persone più care con questa persona?

Tutti abbiamo le nostre personali sensibilità e priorità per misurare la prestazione di un pilota e sono tutte differenti, ma ecco le mie osservazioni su quello che un buon pilota deve fare, avendo avuto l'opportunità di volare per alcuni decenni con i migliori piloti.

Preparazione al prevolo.

Ho osservato bene i migliori e più esperti piloti prepararsi al volo servendosi di una combinazione di elementi molto specifici e molto generali. Le regole evidenziano quelli specifici, ma l'esperienza insegna che una valutazione generale è più significativa.

Per esempio, è importante conoscere qual è il peso del velivolo al decollo, quanta pista è disponibile e quanta è necessaria, quali sono le condizioni meteo prevalenti sull'aeroporto e lungo la rotta prevista. Ci sono dati specifici disponibili per tutte queste considerazioni.

Ma io mi preoccupo quando un pilota crede che ci siano risposte assolute dentro i regolamenti o nei dati prestazionali del velivolo.

Per esempio, se il manuale operativo indica che in certe condizioni di meteo e peso, il decollo richiede 2200 ft e la pista è di 2500 ft, si può partire. Forse. Il problema è che la prestazione del velivolo non da trasporto non ha un margine intrinseco. Perciò un'informazione come la lunghezza di decollo è solo indicativa, non approvata dalla FAA. Il dato è la migliore informazione del costruttore del velivolo, non una garanzia.

Dovrei preoccuparmi dei piloti che ritengono che un margine del 10 percento rispetto al dato di decollo fornito dal manuale sia sufficiente. Forse per un volo in solitaria. Ma con moglie e figli?

Lo stesso comportamento dev'essere applicato con i report meteo e la loro analisi. Sarebbe perfettamente legale per un pilota abilitato solo al VFR partire con un tetto a 1500 ft e una visibilità di 4 miglia. Ma, come per la pista corta, queste condizioni hanno un margine piccolo o nullo rispetto all'inatteso.

Per superare l'esame in volo un pilota deve considerare e valutare tutti i tipi di dati per essere sicuro di volare entro i limiti delle regole. È necessario farlo per la verifica. Ma nel mondo reale, io voglio volare con piloti che non solo conoscano i fondamentali del peso, del meteo, le prestazioni, ma anche che sono preoccupati, oggi sempre di più, della situazione generale e hanno pensato a delle risposte ai molti "cosa fare se" che possono presentarsi.

Controllo del velivolo.

Le PTS prevedono diverse manovre, come le virate intorno a un punto o quelle a S sopra una strada, stabilite per valutare la capacità fondamentale del pilota di controllare il velivolo. Ritengo di poter dire che tutto ciò che si può conoscere della capacità di un pilota si ricava osservando il suo volo in un circuito di traffico.

Volare nel circuito con precisione richiede tutte le capacità fondamentali di un pilota. Devi essere capace di correggere la deriva per mantenere una distanza corretta dalla pista in sottovento. Devi essere abile a impostare i raggi di virata con un'inclinazione sicura per scegliere la distanza corretta dalla pista nel braccio sottovento.

Il controllo preciso della velocità è un obbligo per volare correttamente in circuito lungo ogni braccio. La velocità non dev'essere la stessa in ogni situazione di traffico sull'aeroporto e di vento, ma deve avere un valore di sicurezza per quella condizione e mantenuta con precisione.

La virata in base, poi dalla base in finale, è ben percepita come causa di preoccupazione. Troppi piloti danno un giudizio errato durante quelle manovre, dimenticano di riconoscere il rischio e continuano a cercare l'avvicinamento e l'atterraggio a alla fine perdono il controllo. Poiché il circuito di traffico, specialmente i bracci di base e finale, è percorso a bassa quota, non c'è proprio quota o tempo sufficiente per recuperare una perdita di controllo.

Un pilota abile è conscio del vento e osserva con molta attenzione il percorso rispetto al suolo e sa quando iniziare a virare in base di modo che non sono necessarie inclinazioni elevate o ratei di discesa eccessivi per raggiungere la pista. La virata in finale funziona bene se quella in base è stata corretta. E quella in finale dev'essere iniziata in modo da non sorpassare il limite della pista. Fare ondeggiare il velivolo per riprendere la finale dopo un ingresso ritardato o uno anticipato verso la virata finale è una delle manovre più rischiose che possiamo eseguire.

Infine, a meno che stiate eseguendo una finale veramente lunga, la virata da base a finale dev'essere completata con il velivolo molto prossimo al sentiero di discesa voluto. Poche cose in un volo sono soddisfacenti come un rollio preciso in dirittura della mezzeria della pista e scendere con la velocità giusta verso l'obbiettivo.

Un pilota che esegue in maniera costante e precisa i circuiti di traffico, mantenendo la velocità necessaria, è uno che possiede un eccellente controllo dell'aeroplano e di tutte le altre fasi del volo VFR. Considero premiante il controllo nel circuito di traffico rispetto a ogni altra manovra che mi venga in mente, incluso l'addestramento al ricupero dallo stallo o l'esecuzione di atterraggi su piste corte.

L'atterraggio.

I passeggeri giudicano l'abilità di un pilota solo in una fase del volo: l'atterraggio. È facile da capire. I passeggeri spesso non vedono l'altimetro e la velocità o non comprendono cosa significano quegli strumenti per la prestazione del pilota. Spesso non possono vedere oltre il parabrezza per valutare il controllo della rotta e altri fondamentali del volo. Ma tutti capiscono quando le ruote toccano terra. È se l'atterraggio è alla vaselina, il pilota è un eroe.

Tutti noi sappiamo che il tocco perfetto è una combinazione di fortuna e abilità, ma forse con una percentuale maggiore della prima. Gli atterraggi sono come, nel golf, mettere in buca da 35 ft. Fermare la pallina un piede o due prima della buca è fortuna. Mandare la pallina in buca da così lontano è abilità e fortuna.

Ma, come per come vanno le cose, spesso ci prepariamo da soli la nostra fortuna o almeno miglioriamo le nostre possibilità. Ciò è verissimo per l'atterraggio. La capacità del volo sta nel porre il velivolo allineato sopra la linea di mezzeria della pista, alla giusta velocità e al punto giusto per il contatto. Quando fate tutto ciò, eseguirete un buon atterraggio. Se diventa simile alla vaselina, ancor meglio.

Molti di noi l'hanno imparato in modo mortificante col Cessna 560, inizialmente chiamato Citation V e poi Ultra. Nessuno è stato capace di spiegare esattamente perché è proprio vero, ma in quasi uno su cinque, o forse uno su dieci se siete stati fortunati, gli atterraggi col velivolo sembravano dei crash. Mi riferisco alla verifica se le maschere dell'ossigeno uscivano con quel tipo

d'atterraggio. Non sapete mai quando una botta è in arrivo. Tutto può sembrare in ordine, velocità, rateo di discesa e infine la botta finale. Veramente imbarazzante.

Alcuni piloti dicono di avere una tecnica per evitare l'atterraggio duro, io ne dubito. La Cessna alla fine ha risolto il problema installando un carrello a braccio traente sul modello successivo chiamato Encore. Come afferma il reparto d'addestramento, un buon atterraggio è quello che tocca la pista sulla zona apposta alla giusta velocità. Un atterraggio ultra morbido impressiona i passeggeri ma in realtà dice poco sulle capacità di volo.

Continuità del pilotaggio.

Infine, prima di mandare i vostri famigliari con un pilota dovrete considerare la sua preparazione in quel momento, o la sua mancanza. Le regole richiedono oggi un minimo di tre atterraggi basici entro gli ultimi 90 giorni, ma le compagnie assicurative e i servizi di noleggio di velivoli di solito chiedono molto di più.

Osservo che la situazione attuale della continuità della preparazione è oggi come una scala estendibile con i piloti meno esperti che necessitano di un numero maggiore di voli per mantenersi in forma. Il volo è simile a qualunque altra attività umana più la si pratica, più diventa una parte di noi nel subconscio. Un pilota con migliaia ore di volo può essere in grado di volare dopo qualche settimana di sospensione o anche di mesi. Un pilota fresco di licenza ha bisogno di ripetere con maggiore frequenza per essere bravo.

Il limite inferiore è che tutti noi abbiamo bisogno di sforzarci di essere dei piloti migliori e di valutare realisticamente le nostre capacità. Più importante ancora è ricordare sempre che quelle che contano sono le prossime ore di volo.