

Traduzione dell'articolo "THE DISTRACTION MONKEY" di Dave Matheny tratto dalla rivista Sport Aviation di marzo 2012.

Non lasciate che si impadronisca di voi.

DISTRAZIONE IRRITANTE.

SOMMARIO

Sensibilizzazione alla buona esecuzione del prevolo del velivolo, così da non trascurare alcuna verifica che può comportare delle successive difficoltà.

Alcuni piloti sono metodici e completi quando eseguono l'ispezione del prevolo. Altri no.

Alcuni, come me, fanno fatica a restare concentrati e sono sempre in tensione per terminare l'ispezione e andare in volo. È come essere drogati. Dapprima, comincia quando porto il velivolo fuori dall'hangar, sento un disturbo continuo che mi spinge a fare in fretta e ad andare in volo.

Di solito si limita a "Non c'è nulla di fuori posto su questo". Oppure "Guarda! Nessuno sta decollando adesso". Anche se me lo porto dentro, esso si trasforma e può comparire sotto qualunque aspetto. Un esempio dichiaratamente estremo è rappresentato da quel giovane di cui mi sono servito per il rientro nel 1980. Egli era partito dal Texas, ma una voce mi raggiunse avvertendomi che aveva avuto un'avaria ai comandi veramente spettacolare. Alla mia richiesta, mi rispose inviandomi via e-mail la descrizione dell'accaduto.

Stava lavorando attorno al suo biplano homebuilt, vicino alla sua casa, aveva "rimosso, regolato e reinstallato il piano orizzontale di coda, incluso il bullone con dado a castello di ritegno del tubo di comando all'equilibratore", così mi scrisse.

"In quel momento, un B24 Liberator e un P51 di scorta ronzarono sul campo e corsi fuori a vedere, infilandomi in tasca la copiglia di fermo del dado a castello sul bullone". Salì a bordo e decollò. Dopo circa 15 minuti di volo, a 4000 ft., "Il dado a castello a causa delle vibrazioni si svitò, il bullone si sfilò dalla barra di comando dell'equilibratore". Il velivolo buttò il naso in picchiata ripida. Spense il motore, tirò la maniglia del paracadute balistico. L'unità si attivò, lui e il velivolo atterrarono. Riparò il danno minore del velivolo dalla prua alla coda in oltre 2000 ore di lavoro.

Lasciando perdere che cosa ha salvato questo pilota, torniamo alla causa dell'incidente, il suo errore durante il prevolo. Cosa che, parlando sinceramente, vale per ogni ispezione. Ottimo lavoro questa distrazione! Lui è andato direttamente dal pezzo da installare al volo. La distrazione è cominciata con l'avvicinamento del B-24 e del P-51, fornendo la miglior scusa che abbia mai udito per distrarsi durante il prevolo.

Cosa non dovete guardare che possa distrarvi.

La maggior parte delle volte, la distrazione opera nell'ambito delle cose troppo familiari.

Dopo aver volato il mio Quicksilver GT 400 per un paio d'anni durante gli anni '90, pensavo di conoscere ogni pezzo necessario. La mia pratica corrente è di andare da punto a punto,

da pezzo a pezzo, in sequenza mentre faccio il giro del velivolo prima di ogni volo. È un sistema che funziona molto bene, se lo si esegue bene. Nel mio caso, comincio dal lato sinistro del ruotino anteriore, quindi al pitot a prua, al riferimento dello yaw sul parabrezza, quindi lato destro del ruotino, e così via attorno al velivolo. Finché si sta conoscendo il proprio velivolo e imparando quello che si deve controllare, nulla sarà trascurato con questo metodo.

Sul GT c'è un rettangolo di tessuto di dacron pesante, chiamato copri fessura, fissato con il velcro tra le due ali. La porzione anteriore avvolge il bordo d'entrata; la porzione posteriore raggiunge la parte più alta della corda sulla cima dell'ala. La checklist ufficiale richiede di assicurarsi che la copertura sia fissata. Ma, poiché io non ho aiuti ma posso vedere la parte frontale tutte le volte che controllo il funzionamento della leva dei flaps - sta proprio di fronte proprio al vostro naso in quella posizione - da tempo ho smesso di guardarla. D'altra parte, non c'è proprio nulla da vedere lì. Ho dimenticato la porzione del bordo d'uscita, che può essere vista solo da dietro l'ala.

Se avessi guardato dietro l'ala, avrei osservato che il velcro della porzione posteriore si era gradualmente staccato per una certa lunghezza. “Ma perché lo vuoi guardare?” sussurra la vocina. “Non c'è nulla da vedere. Lascia perdere”.

Tutto quello che riuscì ad allentarlo, evidentemente, fu il passaggio del velivolo dentro un strato intenso di scia turbolenta generata da un altro velivolo. Dopo aver preso la scia, il GT cominciò a ondeggiare, con brevi sussulti che si sentivano sul comando come pure attraverso i supporti delle carenature, nulla di così grave da voler trattenere l'impugnatura BRS, ma abbastanza da desiderare di mettere questa cosa a terra quanto prima.

Sono atterrato, liberato dalle cinghie, sceso e guardato verso la coda, aspettandomi di trovare lo stabilizzatore allentato o l'equilibratore senza una cerniera, o qualcosa di simile.

Nulla sembrava fuori posto. Chiamai un amico dell'officina e confermò la mia impressione che il piano fosse ben fissato alla fusoliera. Nulla, finché girando intorno lo sguardo perplesso, l'occhio vide la copertura. Era sollevata come la pinna storta di uno squalo. Cominciai a capire: la pinna dello squalo aveva disturbato il flusso d'aria in transito lì intorno, causando quel comportamento strano. Magicamente, si era fissata di nuovo da sola sulla fessura sull'ala e adesso era difficile cambiare la sua nuova forma.

Ho aggiunto un controllo manuale dell'item nella sequenza del prevolo. Ho raggiunto con la mano la parte superiore dell'ala e sentito che la copertura era ben fissata. La checklist stampata è raccomandata come strada da percorrere e può essere meglio, per coloro che vogliono essere più sicuri, mettere lì sopra ogni cosa nero su bianco. *Omissis*.

Il problema con il mio prevolo non era la mancanza di una checklist stampata, ma di aver sbagliato a non assicurarmi che ci fosse tutto. Ogni tipo di checklist può andar bene. Ogni checklist, come un ordine di lavoro, dev'essere seguita con precisione.

La vocina insisterà a dire che non capita mai nulla. Si sbaglia. Per esempio, io tiro sempre il cappuccio di ogni candela per assicurarmi che sia tutto ben fisso e non è successo mai nulla fino al giorno in cui una si mosse. Girava perché il filetto della candela era spanato. Se non l'avessi

toccata, è la mia supposizione, la candela sarebbe uscita dalla sede durante il decollo. Una settimana e un inserto più tardi, ero di nuovo in volo.

Piccole cose significano molto.

Ogni velivolo ha una checklist specifica, non ce n'è una valida per tutti. Ma c'è un assortimento di poche voci che non sono sempre ricordate:

- ✎ Ogni bullone dev'essere reso sicuro in qualche maniera. I dadi autofrenanti con inserto in nylon è scontato che non siano riutilizzati. Se il nyloc è rimasto in sede per alcuni anni, provate a stringerlo con la chiave per aver la conferma che è ancora ben fisso come allora e memorizzate la coppia che sopporta senza ruotare. Sostituite ogni nyloc che si muove facilmente.
- ✎ Sicurezze come anelli o copiglie sono in ordine per la funzione che devono svolgere solo se sono abbastanza in alto sulla cellula che l'erba alta o le erbacce non possono strapparle via. Se in qualche punto vi trovate in mezzo a erbacce, prestate un'attenzione particolare a qualunque cosa che possa essere raccolta e lanciata via.
- ✎ Fate scorrere la mano sui bordi d'entrata dell'elica prima di ogni volo. La rugosità aumenta nel tempo. È progressiva e ci si deve accertare che sia prima del punto da diventare troppo ruvida. Cercate di essere obbiettivi sulla progressione della rugosità che voi potete accettare.
- ✎ Ancora, fate scorrere la vostra mano lungo ogni fune o cavo. Ogni aggancio alla pelle della mano rappresenta una seria indicazione che bisogna guardare da vicino (meglio servirsi di uno straccio! ndt).
- ✎ Ponete un'attenzione particolare ai terminali Nicopress (quelli cianfrinati, ndt), esaminandoli da vicino per ogni indicazione di scorrimento. Bisogna anche osservare i ditali per un eventuale allungamento.
- ✎ Se interrompete il prevolo in qualche punto, ritornate al punto precedente quando riprenderete.
- ✎ Se terminate il prevolo con le mani pulite, non avete guardato bene tutte le cose.

Non è mai buona cosa essere crudeli con un animale, ma potete fare un'eccezione per il caso della scimmia che vi distrae. Non ascoltatela, non seguitela e tutto quanto sopra non accalappierà la sua attenzione.

Ps. L'autore si serve di una figura del linguaggio americano: la scimmia, assumendola come emblema del dispetto, dell'antipatia, del cattivo consigliere, dedotto dal Webster. L'ho interpretato come la "vocina".