

## Articoli tradotti

ITEM	ARGOMENTO	TITOLO E SOMMARIO	TITOLO ORIGINALE	AUTORE	ARTICOLI COLLEGATI
5	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	ASPETTARSI L'INATTESO: Articolo sulla sicurezza di volo allorquando ci si avvale di aeroporti sprovvisti di torre di controllo. Mette in evidenza la responsabilità immediata del pilota in queste specifiche circostanze, dovendo essere attento alle altrui comunicazioni, oltre a effettuare le proprie, e guardarsi ben intorno prima di ingaggiare la pista per l'atterraggio	EXPECT THE UNEXPECTED	ROBERT N. ROSSIER	
6	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	ASSETTI SBAGLIATI: L'articolaista intende sensibilizzare i piloti amatoriali a essere consci che il velivolo non solo ha dei limiti strutturali in senso lato da rispettare, ma anche dei limiti di volo entro i quali deve essere mantenuto dal pilota per volare in sicurezza senza commettere alcuna imprudenza, soprattutto quando pensa di conoscere tutto del velivolo. Se proprio volesse fare qualcosa di più impegnativo, deve addestrarsi opportunamente.	BAD ATTITUDE	DAVE MATHENY	4, 13, 72, 125, 159, 164, 170, 180, 191
7	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	ATTERRAGGI CON CARRELLO DENTRO: Il primo articolo esamina le cause che possono determinare l'atterraggio senza il carrello estratto. Evidenzia le possibili tecniche di pilotaggio per evitare un evento simile o, almeno, condurlo a termine in modo soddisfacente, limitandone i danni. Il secondo esamina la statistica degli incidenti, le conseguenze e i costi di assicurazione, assumendo come ipotesi un pilota tipico e due velivoli molto diffusi presso alcune compagnie.	GEAR-UP LANDINGS	ROBERT N. ROSSIER	
8	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	ATTERRARE SULL'ERBA: Esposizione delle particolarità dell'atterraggio sull'erba, evidenziando le criticità e l'influenza sulla sicurezza. Evidenzia la necessità di un addestramento specifico per conoscere le proprie capacità e per migliorare la sicurezza	GRASS LANDING	BOB O' QUINN	
21	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	COME NON DOVETE SMAGRIRE IL VOSTRO MOTORE: L'autore mette in evidenza che pochi piloti gestiscono al meglio il proprio motore, estraendone il massimo con il minimo consumo di combustibile, senza superare i limiti e salvaguardandone la durata e l'affidabilità. Perciò propone una serie di informazioni tese a conoscere nei particolari le modalità di utilizzo adeguato del sistema. Si può accostare ad altri articoli sullo stesso tema, come "Svelate le leggende dell'EGT" dell'ottobre 2010.	RED BOX, RED FIN	MIKE BUSH	
25	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	CONOSCERE LE CARATTERISTICHE DI VOLO DEL VELIVOLO: Analisi di un caso di incidente mortale per una probabile scarsa conoscenza da parte del pilota delle caratteristiche del proprio velivolo amatoriale, del quale aveva anche seguito un apposito corso. Significa che per volare con sicurezza bisogna continuare a provare il maggior numero di situazioni di volo simulando anche condizioni anomale, sempre restando all'interno dell'involuppo di volo, per migliorare la conoscenza del comportamento del proprio velivolo e assumendo il proprio comportamento adeguato.	WHEN THE SMOKE CAUSES A FIRE	J. MAC MCCLELLAN	164, 219
27	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	DECOLLI ABORTITI: Analisi delle cause dei decolli iniziati male che richiedono di rientrare immediatamente, consigli per evitarli e per gestirli senza farsi del male.	ABORTED TAKE OFF	J. MAC MCCLELLAN	59, 206
28	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	DECOLLI E ATTERRAGGI IN QUOTA: L'autore richiama le caratteristiche dei motori a quote elevate e i parametri che le influenzano per dare qualche consiglio per eseguire decolli e atterraggi in sicurezza a quote elevate	FLYING HIGH	ROBERT N. ROSSIER	
39	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	FARE O NON FARE LA VITE: Disamina delle problematiche di pilotaggio, e non, legate all'esecuzione della manovra della vite volontaria. L'articolo confronta brevemente il differente stato d'animo del pilota di fronte a una manovra involontaria, anziché voluta, che può influire sulle azioni di controllo dalla manovra stessa	TO SPIN OR NOT TO SPIN	BRADY LANE	
48	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	I PERICOLI DEL GRADIENTE DI VENTO: Racconto di un'esperienza vissuta per l'inattesa e brusca variazione dell'intensità di vento in atterraggio che ha determinato lo stallo e l'incidente, non grave. Fornisce preziose informazioni sulle cause e sul comportamento da tenere, in modo da essere pronti a superare l'evento con successo..	THE PERILS OF WIND GRADIENTS	DAVE MATHENY	
52	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	IL PERICOLO DELLE NUVOLE: Articolo per sensibilizzare a non sfidare le nuvole anche quelle piccole, in barba al divieto per il VFR di affrontarle. Caratteristiche e pericoli insiti in queste formazioni aeree di vapore. Anche se la natura del suolo e del clima non è assimilabile a quello italiano, i suggerimenti sono validi.	THE BIG, BAD CLOUD	DAVE MATHENY	
54	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	IL PILOTA PERFETTO: Disamina elegante e critica per definire, attraverso i difetti dei piloti e delle loro supposizioni, le caratteristiche del pilota perfetto.	WHAT'S THE WORD?	GERRY TWOUBLY	

## Articoli tradotti

ITEM	ARGOMENTO	TITOLO E SOMMARIO	TITOLO ORIGINALE	AUTORE	ARTICOLI COLLEGATI
59	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	INCIDENTI IN DECOLLO E ATTERRAGGIO: Articolo di sensibilizzazione sulla sicurezza del volo nelle fasi più critiche del volo, decollo e atterraggio, durante le quali un evento improvviso può determinare un incidente con notevoli danni. Si riferisce a manovre correttive male eseguite, a raffiche, a scarso addestramento in volo sul velivolo, a presunzione che non consentono al pilota di valutare bene la situazione effettiva in cui si trova.	TAKE OFF & LANDINGS ACCIDENTS	ROBERT N. ROSSIER	27, 105, 159, 205
72	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	LA VIRATA IMPOSSIBILE: L'autore esamina le caratteristiche di un decollo con calo di potenza per suggerire il comportamento necessario per il rientro in pista.	THE IMPOSSIBLE TURN	ROBERT N. ROSSIER	4, 6, 13, 125, 159, 164, 170, 180, 191
74	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	L'ARTE DEL DECOLLO CON VENTO TRASVERSALE: Spiegazione semplice e chiara delle problematiche del vento trasversale alla traiettoria di volo in fase di atterraggio. E' richiesta una discreta padronanza del velivolo e conoscenza delle sue prestazioni. L'autore ritiene opportuno un buon addestramento a questa condizione di atterraggio, prima di affrontarla da soli.	THE ART OF THE CROSSWIND TAKE OFF	DAVE MATHENY	
75	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	L'ASSETTO IN ATTERRAGGIO: L'articolo esamina le differenze di assetto tra le due configurazioni di velivoli: con ruotino in coda (o convenzionale) e con triciclo (o con carrello anteriore), collegandole alle fasi di decollo e atterraggio, con qualche suggerimento per la sicurezza di volo.	RANGE OF PITCH	CLARE PATTERSON	203, 296
88	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	MIGLIORATE LE VOSTRE CAPACITA' PER AFFRONTARE L'INVERNO: pilota e per il velivolo, da osservare per migliorare le capacità di pilotaggio durante il periodo invernale.	WINTERIZING YOUR SKILLS	ROBERT N. ROSSIER	
102	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	PERDITA DI CONTROLLO: L'articolo si rifà a quello di Ron Wanttaja [Amateur-built accident report, stesso mese (Rapporto sugli incidenti dei velivoli d'amatore)] e, discutendo la classificazione del NTSB, analizza dal punto di vista del costruttore-amatore le cause prime della categoria "perdita di controllo". Ritrova quindi le cause prossime nell'errore umano, originato buona parte delle volte da un momentaneo rilassamento mentale o insufficiente conoscenza delle capacità della macchina o eccesso di confidenza nelle capacità proprie, rispolverando anche un caso personale.	LOSS OF CONTROL	J. MAC MCCLELLAN	129, 232
105	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	PRECAUZIONI IN DECOLLO E ATTERRAGGIO: L'autore esamina alcuni incidenti di volo per trarre degli insegnamenti utili a imparare ad eseguire le manovre corrette nei casi difficili o con bassa prevedibilità. Conclude con il pressante invito a effettuare la manutenzione delle proprie capacità, con l'esercizio e l'aiuto di un istruttore.	TAKE OFF AND LANDING PRECAUTIONS	ROBERT N. ROSSIER	38, 59, 72, 159
111	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	PREVOLO E FRETTA: L'autore riesamina una propria situazione in cui, per far piacere a una persona, non solo fece eseguire a questi il prevolo, ma recuperata la check list sul manuale di volo la seguirono, in fretta, perdendosi uno dei controlli fondamentali e rischiando un incidente.	MY HEAD WAS UP AND LOCKED	DAVID MONROE	34, 140, 186
125	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	QUANDO LA VELOCITA' E' INSUFFICIENTE: Articolo di sensibilizzazione per evitare le situazioni in cui la velocità può diventare talmente bassa da non consentire alcun recupero della situazione di volo o, addirittura, provocare lo stallo.	INSUFFICIENT AIRSPEED	BOB O' QUINN	4, 6, 13, 72, 159, 164, 170, 180, 191,
137	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	RIMASTI SENZA COMBUSTIBILE: L'autore esamina i casi di mancanza del combustibile, presenti nella base dati del NTSB dal 2005 al 2010, per invitare i piloti amatoriali ad un maggior scrupolo nel controllo della quantità di combustibile imbarcato prima di eseguire il volo, alla conoscenza perfetta dell'impianto e delle sue procedure di gestione normali e di emergenza, per superare anche l'eventuale distrazione.	FUEL STARVATION	BOB O' QUINN	132, 218
143	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	STA SVEGLIO E VOLERAI SICURO: Descrizione di un volo talmente bello da impedire al pilota di accorgersi dell'arrivo del buio, da cui è uscito con abilità e fortuna. L'articolo richiama, pertanto, il pilota all'attenzione ai segnali del proprio fisico per assicurare a sé stesso e agli eventuali passeggeri un rientro sicuro e senza incidenti. Suggerisce alcuni metodi per mantenersi svegli, che costituiscono anche un buon esercizio per migliorare le proprie capacità di controllo del velivolo e senza aumentare troppo il tempo di volo.	WAKE UP AND FLY RIGHT	DAVE MATHENY	
147	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	SUPERARE LE MONTAGNE: L'autore esamina le problematiche del volo per il superamento, in sicurezza, di passi e monti, indirizzandosi a piloti dei velivoli della GA, fornendo dei consigli per affrontarli e ridurne i rischi. Può essere utile anche nella configurazione dell'Italia, che presenta molti rilievi montagnosi.	CROSSING OVER	ROBERT N. ROSSIER	

## Articoli tradotti

ITEM	ARGOMENTO	TITOLO E SOMMARIO	TITOLO ORIGINALE	AUTORE	ARTICOLI COLLEGATI
<a href="#">151</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	UN ALTIMETRO PUÒ COSTARVI LA VITA: Articolo di sensibilizzazione sulla sicurezza del volo, riferendosi all'importanza delle indicazioni di quota. L'episodio riguarda un guasto non rilevato in un volo IFR, ma le conclusioni sono valide per suggerire una configurazione di impianto corretta.	AN ALTIMETER CAN KILL YOU	J. MAC MCCLELLAN	
<a href="#">152</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	UN PROBLEMA DI SOPRAVVIVENZA: Articolo di sensibilizzazione e didattica sulla sicurezza del volo che evidenzia le problematiche degli atterraggi fuori campo o su superfici non conosciute. L'autore consiglia il libro "How to crash an airplane and survive" di Mick Wilson, già investigatore di incidenti della FAA e P.M. della sicurezza del volo.	A MATTER OF SURVIVAL	ROBERT N. ROSSIER	
<a href="#">159</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	UNA VIRATA VERSO IL PEGGIO: Articolo di sensibilizzazione sulla problematica del volo a bassa velocità e in virata che può preludere all'ingresso in vite. Manovra a cui pochi sono allenati e che conduce alla perdita dei riferimenti di posizione nello spazio. Indica che per evitare di mettersi in simile situazione di estremo pericolo, è indispensabile addestrarsi continuamente con il velivolo fino a familiarizzarsi con il suo comportamento, che è unico.	A TURN TO THE WORSE	ROBERT N. ROSSIER	4, 6, 13, 72, 125, 164, 180, 191,
<a href="#">164</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	VIRATE STRETTE: La virata stretta può rendersi necessaria, quando il pilota meno se lo aspetta, generalmente, in situazioni sfavorevoli di velocità, quota, potenza, per evitare ostacoli inattesi o situazioni di incipiente emergenza. L'autore esordisce descrivendo l'esecuzione corretta della manovra, elencando i punti da osservare; esamina, poi, gli errori più comuni e quello che avviene nella realtà del volo. Conclude, quindi, invitando a esercitarsi di frequente nell'esecuzione della virata stretta per acquisire e sviluppare la necessaria abilità di cui potersi servire in caso di necessità	STEEP TURNS	ROBERT N. ROSSIER	4, 6, 13, 25, 72, 125, 159, 170, 180, 191,
<a href="#">167</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	VOLARE IN QUOTA: Due articoli dedicati alle caratteristiche del volo in quota presentando gli effetti della riduzione della potenza disponibile e dell'aumento della quota densità. La prima parte riguarda le peculiarità di decollo e atterraggio. La seconda quelle della manovra. A parte alcune caratteristiche tipiche del suolo americano, l'autore evidenzia la necessità di comprendere bene le influenze dei parametri caratteristici e di esercitarsi per essere pronti nel caso si presentasse qualche situazione difficile.	FLYING HIGH	ROBERT N. ROSSIER	
<a href="#">170</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	QUALCOSA SULLO STALLO: Prendendo spunto da una lezione di volo, l'autore cerca di descrivere la differenza tra lo stallo didattico e quello reale, comprovato dai molti incidenti causati da questo fenomeno. Invita a riflettere, indirettamente, sulla conoscenza effettiva delle caratteristiche uniche del proprio velivolo senza ascoltare troppo le sentenze semplificatrici.	GOLDDLOCKS AND THREE AIRSPEEDS	DAVE MATHENY	4, 6, 13, 72, 125, 159, 164, 180, 191,
<a href="#">171</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	AVARIE DELL'IMPIANTO STATICA-DINAMICA: Sollecitazione dell'articolista a tutti i piloti, allievi e istruttori, verso una maggiore preparazione e addestramento per superare, in questo caso, la perdita dell'informazione della velocità a causa di un'avaria all'impianto statica-dinamica e atterrare in sicurezza. Invita a recuperare spesso gli elementi basilici della teoria durante un breve lasso di tempo del volo.	MISSING PIECES	ROBERT N. ROSSIER	
<a href="#">173</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	LANCIATO FUORI DALLA CABINA: Un movimento anomalo, simile a quello che facciamo ogni tanto sulla nostra automobile e che non è da farsi, ha condotto un esperto pilota verso un disastro fatale. Da lì, e in seguito a una serie di eventi cominciata con lo sgancio parziale dell'imbragatura, sono iniziati un rapido rollio con picchiata a g negativi e anche lo sgancio accidentale del tettuccio. Su quest'ultimo punto il manuale di volo del velivolo fornisce delle chiare prescrizioni che, laddove applicabili, dovremmo poter ritrovare anche sui manuali dei nostri experimental.	TOSSED OUT OF THE COCKPIT	J. MAC MCCLELLAN	
<a href="#">174</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	SE SI SBAGLIANO PESO E CENTRAGGIO: Analisi dell'influenza del peso e centraggio del velivolo sulle sue qualità e prestazioni di volo, fino a renderlo non pilotabile e foriero di disastri. Un richiamo esemplare a rinunciare alla superficialità e verificare il centraggio del velivolo prima di andare in volo.	COLLISION COURSE	ROBERT N. ROSSIER	

## Articoli tradotti

ITEM	ARGOMENTO	TITOLO E SOMMARIO	TITOLO ORIGINALE	AUTORE	ARTICOLI COLLEGATI
175	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	RV-6A E VOLATILI: Esame di un rapporto d'incidente di un RV-6A che evidenzia la manovrabilità ben apprezzata del velivolo e il caricamento arretrato del velivolo, la cui combinazione in qualche situazione imprevista, come l'incontro con deivolatili, può accentuare la probabilità di uno stallo accelerato con conseguente vite. Se ciò avviene a una quota insufficiente per il recupero ne consegue il disastro.	BIRD PROBLEMS FOR AN RV-6A	J. MAC MCCLELLAN	174, 189
176	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	RULLAGGI VELOCI E DECOLLO INVOLONTARIO: Il racconto dell'esperienza personale in preparazione del primo volo ha consentito al costruttore di apprendere delle lezioni importanti, che vuole condividere, come un addestramento limitato, un'insufficiente preparazione ai possibili aspetti tipici del primo volo come la sensibilità alla velocità, alle variazioni di potenza, la visione dalla cabina verso l'esterno, da cui sembra essere conseguita la distrazione dalla condotta del velivolo.	ACCIDENTAL FIRST FLIGHT	CARL ORTON	34, 111, 173, 187
190	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	IMPATTO CON I VOLATILI: Travaso di informazioni da incidenti avvenuti per sapere come comportarsi in presenza di stormi di volatili e cercare di evitarli.	FATAL ATTRACTION	ROBERT N. ROSSIER	
191	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	ESPERIENZA E STALLO-VITE: Analisi dei rapporti d'incidente del NTSB da cui emerge che l'origine di molti incidenti a bassa velocità nascono dalla limitata esperienza di volo del pilota in concomitanza di condizioni di volo a bassa velocità e anche a bassa quota. Può significare che il pilota non si è sufficientemente impraticato con le caratteristiche di volo del proprio velivolo sia durante le prove di collaudo che successivamente. Tuttavia, anche l'elevata esperienza può non essere sufficiente a controllare un velivolo che stalla a bassa quota, se ci si lascia condurre dall'eccessiva confidenza con la macchina.	PILOT EXPERIENCE AND STALL-SPIN CRASHES	J. MAC MCCLELLAN	4, 6, 13, 72, 125, 159, 160, 164, 180, 251
194	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	CHE COSA HO DIMENTICATO?: Suggerimenti dell'autore su una modalità per trovarsi pronti all'azione nei momenti critici e non dimenticare le azioni da eseguire: servirsi di acronimi, sequenza apposta di lettere, logici e sequenziali da memorizzare. Essi non sostituiscono le check lists, ma permettono di essere richiamare rapidamente alla memoria le azioni da eseguire in quella condizione di volo. Può essere particolarmente utile in situazioni di emergenza vera o presunta. Suggerisce anche il criterio da seguire per costruire da se stessi la propria sequenza.	NOW WHAT DID I FORGET?	ROBERT N. ROSSIER	
206	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	IMPETO ED EMERGENZA: Analisi di un incidente con un Fouga Magister a causa di uno stallo in virata, aggravato da un'avarìa idraulica. L'articolo riporta le osservazioni del NTSB in merito a quanto previsto dai manuali del Fouga.	EMERGENCY RUSH TURNS DEADLY	J. MAC MCCLELLAN	125, 162, 164
223	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	VIDEORIPRESA DI UNA VITE TRAGICA: L'autore analizza la descrizione di una videoripresa di una vite con un velivolo non autorizzato, finita tragicamente. Il messaggio della descrizione è chiarissimo: un velivolo non autorizzato non deve eseguire la vite perché il suo comportamento non è previsto. Per eseguire le prove di vite ci vogliono mezzi attivite e di abbandono del velivolo. La vite è un fenomeno che può originare dopo lo stallo, condizione nella quale in generale il comportamento di un velivolo non è prevedibile, perché influenzato da troppi parametri e nessuno è sotto il controllo del pilota. Da qui, la necessità di riprendere il velivolo immediatamente dallo stallo, con la cura di non eseguire manovre che possano comportare l'ingresso in vite.	A TRAGIC SPIN TEST VIDEO	J. MAC MCCLELLAN	224, 227, 232, 236, 251
225	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	SENSO DELL'EQUILIBRIO: Il nostro sistema vestibolare, che deve assicurare sempre l'equilibrio, in certe occasioni di volo, come quando la situazione non consente l'uso dell'informazione oculare, determina nel pilota una situazione ingannevole della propria posizione nello spazio con conseguenze che possono essere molto gravi. L'autore riprende il caso di un VFR notturno in cui il pilota, secondo il NTSB, è stato ingannato dal proprio sistema vestibolare che ha rilevato le sensazioni del fondo schiena ed ha perso il senso della posizione nello spazio e non ha potuto correggerle con la vista o con gli strumenti di bordo.	OUR EARS LIE TO US	J. MAC MCCLELLAN	

## Articoli tradotti

ITEM	ARGOMENTO	TITOLO E SOMMARIO	TITOLO ORIGINALE	AUTORE	ARTICOLI COLLEGATI
<a href="#">227</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	È STATA LA SCIA?: Analisi critica di un rapporto d'incidente del NTSB di un particolare velivolo per fare comprendere l'indispensabilità della separazione delle traiettorie di due velivoli, in particolare tra grossi e piccoli (airliner/homebuilt). Infatti, la potenza della scia vorticoso generata da un grosso velivolo può essere in grado di determinare la totale perdita di controllo di quello piccolo. La scia vorticoso non solo tende ad ampliarsi a valle del velivolo, di alcune volte rispetto all'apertura alare, e a inclinarsi verso il basso, ma possiede un'energia cinetica analoga a quella posseduta dal velivolo che la genera e soprattutto possiede una velocità di rotazione che altera drasticamente il campo aerodinamico in cui si trovasse immerso un velivolo.	WAS IT A WAKE?	J. MAC MCCLELLAN	223, 224, 236
<a href="#">232</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	PERDITA DEL CONTROLLO - LA NOSTRA NEMESI CONTINUA: Analisi del rapporto degli studi del gruppo integrato FAA-Industria-EAA sugli incidenti nella GA con lo scopo di migliorare la sicurezza del volo. Il tema in questo caso è che la "perdita di controllo del velivolo" costituisce una gran parte degli incidenti mortali. I piloti, troppo sovente, non hanno la consapevolezza di trovarsi in prossimità dell'incidenza di stallo e quindi di evitare la situazione rischiosissima dello stallo / vite. EAA continua a battere sul chiodo della sicurezza durante le fasi di volo, molto più che sulla costruzione, come aveva annunciato tempo addietro, per contribuire alla raccomandazione del NTSB di alcuni anni fa. Nel nostro caso, significa comprendere meglio ed eseguire meglio le prove di collaudo del nostro "prototipo".	LOSS OF CONTROL - OUR CONTINUING NEMESIS	CHARLIE PRECOURT	102, 129, 224, 235, 236, 237, 238, 239
<a href="#">236</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	RADDRIZZARE QUELLO CHE VA STORTO: L'autore presenta alcune situazioni di voli da cui è molto facile entrare involontariamente in una condizione di upset o assetto inusuale e perdere il controllo del velivolo con esito infausto. Stabilito che la causa è la perdita dell'orientamento, le possibili soluzioni sono: fare pratica di volo con l'uso degli strumenti e arrivare a fidarsi di quello che dicono eseguendo dei controlli incrociati, evitare le scie dei velivoli grandi e piccoli, anche addestrarsi ad eseguire manovre acrobatiche, infine e comunque mantenere con continuità la consapevolezza dell'ambiente (situation awareness), anche quando si è in compagnia o il volo è un ottimo VFR.	UNUSUAL ATTITUDES	ROBERT N. ROSSIER	223, 224, 227
<a href="#">251</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	CAUSE FONDAMENTALI DELLA L.O.C.: L'esame dei rapporti di incidenti porta a concludere che ci sono due cause principali che possono comportare la perdita di controllo di un velivolo: lo stallo involontario a bassa quota e il disorientamento del pilota. Aggiunge anche il sorvolo a bassa quota, che prima o poi i piloti hanno provato. Di fatto l'autore suggerisce l'applicazione di alcune installazioni obbligatorie per i velivoli certificati su quelli amatoriali e d'epoca.	LOSS OF CONTROL?	J. MAC MCCLELLAN	105, 125, 159, 164, 191, 223
<a href="#">260</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	AL COMANDO DEL VELIVOLO: L'autore fornisce degli elementi di riflessione sugli effetti dell'automazione quando installata su un velivolo, sul pilota che è il comandante della macchina su cui sta volando. Afferma che proprio perché resta sempre il comandante non può supporre di delegare la sua personale responsabilità a un sistema automatico, quale che esso sia. I progettisti e i certificatori stessi sono consci di ciò e perciò devono esserlo anche i piloti per non compromettere la sicurezza.	PILOT IN COMMAND	J. MAC MCCLELLAN	
<a href="#">305</a>	CONTROLLO VELIVOLO IN VOLO	PARTICOLARITA' DEL VOLO CON LA BUSSOLA: Suggerimenti pratici per il pilotaggio del velivolo con il solo ausilio della bussola magnetica, per rendere minime l'influenza delle linee del campo magnetico terrestre quando non sono parallele al suolo, dell'inclinazione del bank, dell'accelerazione e della decelerazione.	A TURN TO THE BETTER	ROBERT N. ROSSIER	