

Traduzione dell'articolo "THE INSPECTION" di Dick Starks tratto dalla rivista Sport Aviation di dicembre 2009.

Un piccolo aiuto consente una lunga strada.

LA VISITA UFFICIALE

SOMMARIO

L'autore presenta la propria vicenda per il rilascio del certificato di navigabilità "experimental". In particolare, si sofferma sull'ispezione finale della FAA, per ottenere il rilascio del premezzo di volo.

Ho tenuto la lettera mentre battevo le mani, una lettera della FAA. C'è qualcosa al mondo che può far battere più veloce il cuore di un pilota? In quest'occasione, infatti, ero in attesa di una lettera della FAA. Ho aperto la lettera inviata dalla Aircraft Registration Branch in Oklahoma con grande speranza. Mia moglie Sharon aveva completato la replica, salvo per alcune piccole differenze, del Morane Saulnier parasole della Airdrome Aeroplanes, e stavamo cercando di sistemare tutti i dettagli per l'ispezione finale. Il modulo di richiesta della registrazione della FAA costituiva il primo passo per completare la procedura.

Accidenti, l'hanno rifiutata. Voi potreste supporre che dopo aver costruito tre velivoli io potessi aver fatto tutto bene, invece no...ho dimenticato di inserire il modello del motore. Ci sarebbe voluto almeno un mese prima dell'approvazione, della registrazione e rispedito a noi.

Il Morane è il velivolo di Sharon e lei ha fatto il maggior lavoro di costruzione. I membri della Dawn Patrol sono stati coinvolti in base alla loro esperienza, quando necessario, ma il lavoro pesante è stato tutto suo. Si è consumata le dita fino all'osso, presso gli stabilimenti della Airdrome Aeroplanes, dove abbiamo costruito gli elementi fondamentali della struttura, pronta per la ricopertura, in soli sette giorni. Abbiamo speso la rimanente parte dell'anno a intelare il velivolo e a realizzare le migliaia di piccole cose che sono necessarie per l'esecuzione dell'ispezione finale. Le foto della costruttrice sono una bellezza.

Ho detto a Sharon dell'errore, riempito il modulo e rispedito indietro. Dopo circa cinque settimane, l'abbiamo ricevuto di ritorno e il velivolo era pronto per l'ispezione.

Un aiuto disponibile

Abbiamo chiamato l'ufficio distrettuale del Flight Standard di Kansas City e proposto un appuntamento con il nostro solito ispettore. Era ammalato e ne avrebbe avuto per quattro o cinque settimane, per cui abbiamo cercato un Designated Airworthiness Representative (DAR) per eseguire l'ispezione. La caccia è stata redditizia; abbiamo trovato il DAR perfetto. Il suo nome è Frank Baldwin.

Frank gestisce e opera il Troy Airpark a Troy, Missouri, 50 miglia a nord-est di St. Louis. Pilota un Pitts, ha gestito uno Stearman, sta costruendo un Hummel Bird e, meglio di tutto, ha costruito e fatto volare il suo Boredom Fighter, simile allo SPAD della 1^a guerra mondiale.. l'abbiamo incontrato al raduno della Dawn Patrol delle 1^a guerra mondiale, tenutosi al National Museum della U.S. Air Force. Ha pilotato i Constellation della TWA per anni, prima ancora, ha pilotato degli elicotteri in Vietnam. Ho capito che avevamo un vincente, come DAR. Adesso, tutto quello che avevamo da fare, era di parlargli insieme al riguardo.



Sharon irons down the edges of the fuselage overlaps in the covering

Sharon ha chiamato Frank e gli ha domandato se potesse ispezionare il velivolo. Rispose che ne sarebbe stato felice, e la prima cosa che chiese fu la lettera di programma.

Accidenti! Non avevamo la benché minima idea di cosa stesse parlando.

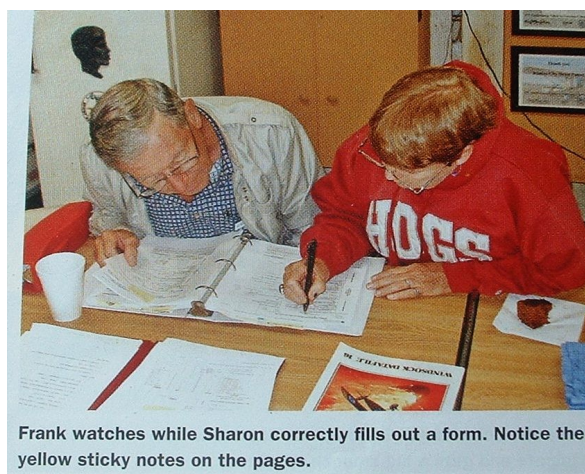
La lettera di programma è un elenco di moduli che sono necessari per far sì che il vostro progetto sia ispezionato e certificato. Ci sono colonne di “sì” e ”no”, per sapere se avete riempito i moduli necessari, firmati e (in un caso) legalizzati. Come nel caso della richiesta di registrazione, ci sono molti punti fonte di errore, quando si compilano. Ma il DAR può verificare la vostra compilazione e farvela sistemata durante il processo ispettivo, cosa che abbiamo fatto.

Frank ci disse che la partenza migliore per le carte e per far bene la prima volta è di chiedere l'aiuto della EAA. Il materiale della EAA per la certificazione del velivolo costruito da un amatore include tutto quello di cui avete bisogno per registrare e certificare un nuovo velivolo experimental autocostruito. La “Guida passo passo alla certificazione” vi porta attraverso il processo completo, dall'ottenimento della matricola N alla visita ufficiale al velivolo. Fornisce, anche, degli esempi e le istruzioni dettagliate per completare ogni modulo richiesto.

Il materiale include tutti i moduli della FAA, la scritta experimental (di color nero), la piastrina d'identificazione richiesta e un semplice foglio di etichette trasferibili. ...omissis...

Abbiamo ricevuto subito il nostro pacchetto dalla EAA ed eravamo pronti a partire in quarta. Aperto il pacchetto, abbiamo trovato la lettera di programma e iniziato a verificare il materiale della lista. Alcuni dei moduli FAA richiesti erano lo 8130-6 con le sez. I, II, e III da completare; il form 8130-12 con le sez. I, II, e III da completare e legalizzare nella sez. IV; il form AC 8050-3; più il tre viste o le foto del velivolo; le domande a cui rispondere sì o no per la pesata del velivolo, per la registrazione delle fasi della costruzione e per l'installazione in bella vista della targhetta per il passeggero, riportante lo status di velivolo autocostruito. Sharon compilò tutti i moduli e li inviò a Frank per il riesame *prima* della visita ufficiale.

Frank ci aiutò a superare le difficoltà per questa parte. Segnalò tutte le parti errate o non compilate del tutto e annotò delle osservazioni che ci mostrò per l'ispezione. Eravamo pronti. L'ispezione iniziò con Frank e Sharon che esaminavano i moduli in tutti i dettagli, linee, spazi e smarcature inserite e conseguenti. Tutto ciò richiese oltre un'ora.



Frank watches while Sharon correctly fills out a form. Notice the yellow sticky notes on the pages.

Adesso era il momento dell'ispezione fisica del velivolo. Nelle tre ispezioni a cui ho partecipato, la prima cosa che l'ispettore esaminava sempre era la targhetta di identificazione sul fianco sinistro posteriore della fusoliera. Se non era esattamente uguale a quello del modulo di registrazione, eravate morti subito. Se andava bene, il resto dipendeva da voi.

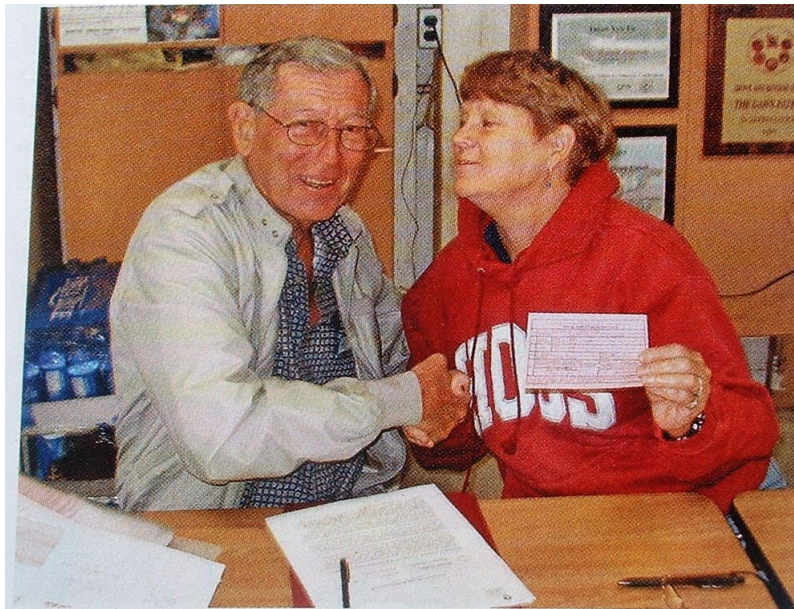
Avete usato del materiale AN? Se l'ispettore vedeva qualcosa proveniente da un ferramenta, avreste potuto diventare un infelice campeggiatore, se non sapete che cosa significhi questo, dovete prendere la bibbia del meccanico aeronautico, la *FAA AC 43,13-1A e 43,13-1B "Acceptable methods, techniques and practices- Aircraft inspection and repair"*. Contengono tutto quello che dovete sapere per costruire il velivolo dei vostri sogni.

Abbiamo confrontato la targhetta d'identificazione del Morane alcune volte con quella riportata sul modulo di registrazione ed era giusta. Frank la verificò e la vera ispezione cominciò. Controllò ogni dado, bullone, spina, attacco, terminali dei cavi Nicopress, barre di comando...ogni cosa, proprio ciò che gli avevamo chiesto di fare. Alcuni costruttori sperano di avere un ispettore che non sia troppo preciso. Non Sharon. Il velivolo era per lei e lei voleva che ogni cosa fosse controllata completamente.

E' stato un successo

Mezzora dopo, Frank, finalmente si girò verso Sharon e le disse "Andiamo pure avanti; completiamo le carte". Dieci minuti dopo, le presentò il certificato di navigabilità per il suo Morane. So che Frank non è di solito cerimonioso al termine di una visita ufficiale, ma questa volta lo fu davvero.

Harvey Cleveland, capo pilota di Robert Baslee, eseguì i primi voli prova del Morane. Volò subito abbastanza bene. Il solo difetto fu la temperatura dell'olio che rimaneva stabile oltre la tacca rossa per tutto il volo. Avevamo bisogno di risolvere il problema del raffreddamento, così abbiamo sbarcato il motore.



The moment of triumph. Frank hands Sharon her airworthiness



Dick created this illustration to show all of the range and safety marks that had to be in place before the inspection.

Robert si fermò per un sopralluogo e diede uno sguardo al velivolo appena rimosso il motore. Il Morane parasol di Sharon è il prototipo di un kit che Robert sta offrendo con il suo gruppo della Prima Guerra Mondiale. Robert ha preso da parte Harvey e gli ha domandato se c'era bisogno di qualche modifica prima di lanciare il kit. Harvey rispose che tutto andava bene per la costruzione.

Robert fu molto soddisfatto delle caratteristiche di volo, ma ci chiese, finché il motore era a terra, se potevamo portarlo presso il suo laboratorio, e fare qualche prova mentre lo riparava e lo misurava. Gliene domandammo la ragione.

“Io vorrei portarmi il velivolo alla Airdrome, riesaminarlo bene e fare in modo che possa

essere completamente assemblato e disassemblato, sul campo, in meno di trenta minuti e senza attrezzature.” disse. “Come possiamo fare?”

Abbiamo fatto delle ipotesi per fare tutto ciò che rende il nostro velivolo facile da lavorare. Così, abbiamo lasciato la Airdrome Aeroplanes in Holden, Missouri. Abbiamo trasferito il velivolo nell'officina di Robert, dove abbiamo tirato giù il motore per mandarlo ai ragazzi di Smith alla Valley Engineering, a Rolla, Missouri.

Robert ha rimuginato qualcosa accorciando le gambe del carrello, ridisegnando le controventature e abbassando l'ala un po' per bilanciare l'aspetto estetico. Non ci abbiamo fatto caso; dovevamo risolvere il problema della temperatura prima di eseguire altri voli. L'aggiunta di prese d'aria stile J3 e qualche altro deflettore risolse il problema. Abbiamo iniziato a volare ad ogni occasione per raggiungere le 40 FH.

Abbiamo terminato giusto in tempo. Abbiamo trasferito il Morane e una delle repliche del Bleriot XI della Airdrome Aeroplanes di Robert in Canada, dove entrambi sono stati usati per il film *Amelia*, in ricordo della leggendaria aviatrice Amelia Erhart.

