

Traduzione dell'articolo "GRASS LANDING" di Bob O'Quinn tratto dalla rivista Sport Aviation di luglio 2010.

Le piste d'erba aumentano il piacere del volo e la sicurezza.

ATTERRARE SULL'ERBA.

SOMMARIO

Esposizione delle particolarità dell'atterraggio sull'erba, evidenziante le criticità e l'influenza sulla sicurezza. Evidenzia la necessità di un addestramento specifico per conoscere le proprie capacità e per migliorare la sicurezza.

Nonostante il fatto che le tecniche necessarie per il terreno morbido costituiscano una parte importante dell'addestramento del pilota sportivo e privato, troppo pochi piloti hanno avuto un'effettiva esperienza sulle piste in erba durante il loro addestramento al volo.

Anche se la maggior parte dei velivoli, che decollano e atterrano su piste erbose, ha un carrello convenzionale (ruotino in coda), molti piloti di velivoli con carrello a triciclo anteriore stanno scoprendo i benefici e l'apprezzamento delle caratteristiche della superficie erbosa. Per esempio, quello che vi piacerebbe di un buon atterraggio su asfalto spesso assomiglia ad un grande atterraggio quando le ruote si appoggiano gentilmente sull'erba. I pneumatici del velivolo durano più a lungo sull'erba che non sulla superficie dura, perché ogni toccata è come una passata molto veloce di carta vetrata.

Forse, il beneficio maggiore della pista erbosa è rappresentato dall'opzione di un potenziale aggiunto di oltre 11000 atterraggi d'emergenza attraverso gli Stati Uniti. Anche se la maggior parte delle piste in erba è gestita da privati e non devono seguire i requisiti della FAA, esse rappresentano la migliore possibilità in emergenza, rispetto ad un pascolo non familiare che potrebbe nascondere ceppi, tane di scoiattoli e solchi.

Secondo la CAA, quasi un terzo degli incidenti riportati dell'aviazione generale negli UK, avviene presso piste (private) non autorizzate in erba durante il decollo o l'atterraggio. Negli USA, i dati dello NTSB forniscono una situazione analoga. Gli incidenti correlati ad una pista in erba sono spesso il risultato dell'inesperienza e una mancanza di familiarità con le sfumature dell'ambiente di una pista erbosa.

Prima di avvantaggiarsi della pista erbosa, i piloti devono comprendere bene che le distanze di decollo e atterraggio sull'erba sono notevolmente differenti da quelle sul terreno duro. Possono aspettarsi sempre una rotazione in decollo più lunga e delle distanze d'atterraggio piuttosto ridotte dall'erba, dalla superficie ruvida o avvallamenti. D'altro canto, si avrà una lunghezza molto maggiore quando la pista è bagnata di rugiada o brina o pioggia, le quali rendono i freni e lo sterzo delle ruote posteriori e di prua inefficace. I dati del manuale di pilotaggio sono stabiliti su piste in erba asciutte e sono, perciò, inutili per il calcolo delle distanze in condizioni diverse. La CAA suggerisce di aumentare le distanze su una pista in erba bagnata del 60%, "come sul ghiaccio".

Poiché il volo da e per una pista in erba, richiede delle tecniche un po' differenti tra i piloti di velivoli con ruotino anteriore o in coda, è meglio avere un doppio addestramento per queste operazioni prima di provarci da solo.

La pista d'erba ideale deve avere una superficie stabile, livellata di erba ben tenuta (tagliata corta) con un buon drenaggio per prevenire il ristagno d'acqua. Non ci dovrebbero essere alberi, linee elettriche o altri ostacoli nei dintorni. Comunque in realtà, la zona circostante una pista in erba potrebbe presentare alberi o linee elettriche alle estremità o adiacenti la pista; animali al pascolo; un percorso in salita o in discesa o entrambi; solo un lato utilizzabile dopo una pioggia intensa; una lunghezza risicata; o erba alta. Ci sono delle probabilità che il pilota debba affrontare alcune di queste irregolarità durante l'addestramento. Ogni pilota deve stabilire le proprie limitazioni basate sull'esperienza e sulla capacità, così come le prestazioni del velivolo. Un buon inizio è richiamato dalla brochure sulla sicurezza della CAA "se l'altezza dell'erba è superiore a 1/3 del diametro esterno della ruota, non utilizzate la pista!".

Come qualunque cosa in aeronautica, la pratica giudiziosa può rendere ogni pilota migliore e più consapevole della sicurezza.