

Traduzione dell'articolo "TEST-FLYING WITH AN OPEN COCKPIT " di Brian E. Meyer tratto dalla rivista Sport Aviation di luglio 2007.

Che cosa dovete tenere in considerazione.

LE PROVE IN VOLO SU UN VELIVOLO SENZA TETTuccio.

L'articolo presenta le problematiche, uniche, delle prove in volo di un velivolo senza il tettuccio, quindi in presenza dell'aria libera, che oltre a sensazioni particolari presenta alcune difficoltà che bisogna prepararsi a superare per registrare i dati delle prove.

Eeguire le prove in volo di un velivolo non cabinato presenta delle difficoltà uniche. Paragonato ad un velivolo con il tettuccio, quello aperto può essere rumoroso, ventoso e freddo. I livelli di rumore riscontrati in molti velivoli non cabinati possono rendere difficoltose le comunicazioni radio. Per il primo volo, un buon piano può essere del tutto "autosufficiente", cosicché non dovete contare sulle radiocomunicazioni, finché le radio, l'intercom e le cuffie abbiano dimostrato di funzionare bene in un ambiente altamente rumoroso alle velocità e potenze prescelte per il volo. Si raccomanda fortemente un casco. Il casco vi serve per molti aspetti: favorisce l'ascolto e la comunicazione (con la cuffia integrata), protegge gli occhi (visore chiaro), protegge dal sole (visore scuro), protegge dal caldo (isolamento di schiuma) e protegge dagli urti (guscio duro, sperando di non averne bisogno).

Il fatto che la cabina aperta sia ventosa può sembrare ovvio, ma il vento può far sì che oggetti come le check lists e le carte delle prove spariscano nel momento sbagliato. Dovete assicurarle al cosciale con un metodo ulteriore, in aggiunta a quello solito del fermafogli a molla. Ancora meglio, memorizzate il foglio prima del volo, per il caso vi diventasse utile. I documenti importanti che devono essere portati in volo, come il certificato di navigabilità, la registrazione, e simili, devono essere posti in un portadocumenti, distante dall'apertura della cabina. Un portadocumenti con risvolto, cerniera lampo o altro mezzo di chiusura volontaria, è il meglio. Si consiglia una tuta di volo con tasche chiuse da cerniere per mantenere gli oggetti sparsi, evitando che non solo cadano in cabina e blocchino i comandi, ma anche volino fuori dal velivolo. Questo è anche più importante su un velivolo con elica spingente, perché potrebbero danneggiare l'elica.

L'esposizione al vento in una particolare cabina dipende da molti fattori, inclusi l'altezza del pilota e del parabrezza. I cuscini e i paracaduti, specialmente quelli piegati a cuscino, possono fare una grande differenza. Io ho avuto un'esperienza veramente strana, durante il primo volo con un velivolo aperto, molti anni fa. Dopo il decollo, ho sentito una tensione sul sottogola e istintivamente ho afferrato la parte superiore del mio usatissimo casco. Dopo aver volato così per qualche secondo, con una mano sulla barra e l'altra sul casco, pensando di essere su Candid Camera, mi sono accoccolato in cabina, ho ridotto potenza e velocità, ho terminato il volo fortunatamente con entrambe le mani sui comandi. Presumibilmente, la curvatura del casco, combinata con la mia statura e la forma del parabrezza, hanno determinato una portanza. In aggiunta all'evidente notevole distrazione che avrebbe potuto essere causata dalla contemporanea perdita di casco, protezione di orecchie e di occhi, una sfera rigida di trenta centimetri di diametro non avrebbe determinato alcunché di buono sui piani di coda. Sulla strada di casa, mi sono fermato presso un magazzino, dove ho acquistato alcune strisce di gomma resistente alle intemperie e ne ho messe alcune lungo tutta la parte superiore del casco. Problema risolto.

Non sottovalutate l'effetto del "condizionamento continuo in piena aria" che si prova in una cabina aperta. Alle velocità tipiche da 50 a 100 kt (più il soffio dell'elica), il fattore raffreddamento da vento diventa significativo. In aggiunta, ai summenzionati casco e tuta di volo, spesso sono necessari i guanti. Si raccomandano dei guanti di tipo militare, perché rappresentano un buon compromesso tra calore e sensibilità.

Circa 20 anni fa, nella mia ignoranza feci il primo volo su un velivolo senza tettuccio, con una temperatura esterna di 35°F (2°C, ndt). Dopo circa 20 minuti, ero completamente intorpidito, malgrado un abbigliamento pesante. Il freddo intenso era molto spiacevole e mi rendeva distratto, che non è il meglio per il primo volo. Non mi ero proprio immaginato quanto più fredda fosse la sensazione della temperatura, rispetto a quella provata durante un breve volo in estate su un velivolo scoperto. Anche se ho volato su velivoli aperti con un freddo intenso, il mio limite personale per queste giornate è di 50°F (10°, ndt); sopra i 60°F (16°C, ndt) mi trovo molto meglio. Se voi vivete in un clima dove il volo con tempo freddo è normale, potreste prendere in considerazione una tuta riscaldata elettricamente.

Il volo su velivoli senza tettuccio può essere piacevole ed offre un'esperienza di volo nostalgica e stimolante, non provabile con un velivolo con il tettuccio. Riconoscendo e preparandosi alle differenze, che sono uniche, per un volo con un velivolo senza tettuccio, potrete rendere più sicuri i vostri voli prova e goderli maggiormente.