

Traduzione dell'articolo "NEW FOR YOU" di Greg Laslo, tratto dalla rivista Sport Aviation di gennaio 2011.

PER TE E' NUOVO.

Come acquistare un velivolo homebuilt usato.

SOMMARIO

L'autore descrive in maniera efficace gli elementi importanti che devono guidare l'esame del velivolo che desideriamo acquistare dal suo costruttore originario. Fornisce spunti significativi anche nel caso italiano.

Eccolo. Splendente. Pulito. Perfetto. Una magnificenza, ed è in vendita. Lasciate perdere i catorci; quando fantasticate su un aeroplano tutto vostro, questo veloce velivolo experimental è quello che cercate.

Ferma qui la tua elica, Lindbergh. E anche il tuo libretto degli assegni.

Certo, acquistare un velivolo experimental già volante può essere una decisione importante, ma dev'essere presa con la testa e con il cuore. Per sollevare alcune considerazioni, abbiamo richiesto a tre esperti, Joe Gauthier, Doug Kelly e Joe Norris, di fornire alcuni consigli sul comportamento da tenere in uno dei più grandi ed eccitanti acquisti della vostra vita e gettarvi in quest'avventura, evitando guai che non volete.

Qual è il buon affare?

Da tanti punti di vista, l'acquisto di un velivolo homebuilt è lo stesso di ogni altro velivolo: volete la massima qualità. Ma altri aspetti sono specifici.

Un homebuilt vola con un certificato "experimental di costruzione amatoriale"; un velivolo di serie della Cessna o della Beechcraft è, sostanzialmente, costruito esattamente come il successivo in linea di produzione, ma non così è per un velivolo experimental. Certamente, l'esecuzione di alcuni è ottima; su altri, forse, potreste trovare qualche sorpresa. Un modello in kit diffuso costruito sotto la supervisione degli esperti della EAA presenterà pochi punti oscuri, ma non dovranno essere eliminati per forza.

Analogamente, alcune regole della FAR dovranno essere applicate, altre no; ci sono delle "limitazioni operative" che regolano il volo del velivolo e delle autorizzazioni che sanciscono la fine del periodo di prova, dice Norris.

Per ultimo, non ogni tutti gli homebuilt è sono adatti a ogni pilota. C'è una grande varietà di caratteristiche prestazionali e la scelta del velivolo per voi richiede qualche considerazione. Se siete pilota di un Cessna 172 e vi spostate su un RV-8 o pilota di Beechcraft e vi spostate su un experimental LSA, dovete comprendere che incontrerete delle caratteristiche di volo non familiari.

Bene. Dove posso cercare il mio velivolo?

Non siate precipitosi. Per prima cosa dovete prepararvi a casa. “Dovete voler capire bene e prendere dimestichezza con l’intero concetto della costruzione amatoriale” afferma Kelly.

Il luogo migliore per cominciare a raccogliere informazioni è la comunità dei costruttori, inclusa la vostra sezione locale della EAA. “Quelli che non hanno familiarità con la costruzione aeronautica amatoriale, non dovrebbero comprare un velivolo senza qualcuno al proprio fianco” dice Gauthier. “Avete bisogno fondamentalmente di un allenatore, e questa è la parola giusta”. Se c’è un membro della sezione che ha costruito un bel velivolo o un consigliere tecnico della EAA, entrambi potranno aiutarvi a vedere oltre la bella verniciatura per afferrare il buono in mezzo a tutto quello che vi si presenta.

Dopodiché, controllerete con il costruttore o il progettista quali bollettini relativi alla sicurezza sono stati pubblicati. Nello stesso tempo, fate una ricerca nella banca dati degli incidenti del NTSB per conoscere dove altri esercenti hanno commesso qualche errore.

Per completare la vostra iniziazione, prendete in considerazione di seguire uno o due corsi sulla costruzione amatoriale. Un corso sull’ispezione di un LSA vi insegna che cosa dovete osservare, dice Kelly, e lo stesso dicasi per un laboratorio SportAir su, ad esempio, costruzione metallica o impianti elettrici. Ognuno di questi corsi vi farà familiarizzare con la AC 43-13-1B, “Acceptable methods, techniques and practices – Aircraft inspection and repair”, la bibbia delle migliori pratiche costruttive.

Infine, controllate l’assicurazione, afferma Kelly. Potrebbe rivelarsi il più grande ostacolo, per cui affrontatelo prima di buttare via dei soldi.

E adesso? C’è ancora molto lavoro.

Questo importante lavoro di raccolta dati vi aiuterà a evitare una decisione sbagliata fornendovi le informazioni per valutare il velivolo e il suo costruttore. Una volta preparato un prospetto, discutete con l’esercente la sostanza del manuale di volo, velocità, procedure operative e così via, dopo informatevi sui bollettini del fabbricante e le pubblicazioni tecniche, dice Gauthier. Norris aggiunge “Se cominciate con richieste tecniche dettagliate e non avete risposte altrettanto dettagliate, questo mi dice che la persona non sa che cosa ha fatto e, di conseguenza, non sa come dev’essere utilizzato”.

Dopo, esaminate i registri del velivolo. Scorrete i registri di costruzione; infatti, se li avrete insieme all’acquisto, o almeno la loro copia, li apprezzerete solo più avanti, dice Norris. I registri di costruzione saranno simili a quelli di un velivolo di serie, anche se non è richiesto che siano molto dettagliati.

Di conseguenza, se l’esercente spende del tempo per registrare i cambi d’olio, le pastiglie dei freni e altra manutenzione normale, questo è un buon segno. “La persona che mantiene questo tipo di registrazioni è, generalmente, molto attenta al proprio velivolo” afferma Norris.

Infine, ispezionate la cellula con il vostro supervisore e fatevi portare in volo per assicurarvi che voli come vi aspettate. Se trovate qualche discrepanza, usatela come elemento di

trattativa per la negoziazione del prezzo o motivo per lasciar perdere. Come ultimo passo, considerate l'indice per garantirvi che il lavoro cartaceo del gestore sia chiaro.

Come devo imparare a pilotarlo?

Ottima domanda. La vostra compagnia assicuratrice dovrà esserne a conoscenza. Come pure il vostro consulente EAA. Ma qui il sistema si sfilaccia alquanto, afferma Norris. Mentre il fabbricante del kit dispone di una rete di istruttori che vi può aiutare rapidamente, in questa situazione non è sempre vero. Dovrete bussare alla porta della rete dei costruttori e del vostro consulente di volo per stilare insieme un piano per il passaggio su quel velivolo e dovete faticare per trovare un istruttore qualificato con esperienza su quel velivolo. “L'ultima cosa che dovete fare, indipendentemente dalla vostra esperienza, è proprio quella di saltarci sopra e volar via” avvisa Gauthier. “E' quasi sempre un errore”.

Il vostro addestramento è relativo alla vostra esperienza di volo, dice Gauthier. Imparare a volare su un nuovo velivolo sarà più facile se avrete una discreta varietà di velivoli sul vostro libretto, invece di uno solo, per esempio 500 FH su un Cessna 172. Le primissime ore su di un nuovo velivolo sono quelle critiche; è quando capita la maggior parte degli incidenti, per cui agite di conseguenza. Come per ogni altro passo di questo processo, chiedete aiuto quando ne sentite la necessità.

Con un piano adeguato, l'acquisto di un velivolo usato vi permette di averne uno perfettamente adatto alle vostre attese aviatorie. E quando ciò avviene, si tratta di tempo e soldi ben spesi.

CHECK LIST DELLA EAA: prima di acquistare un homebuilt.

- ✚ Comprendete bene le limitazioni dei velivoli experimental.
- ✚ Assicuratevi che le caratteristiche prestazionali del velivolo siano adatte a voi e alle vostre capacità ed esigenze.
- ✚ Fatevi affiancare da un costruttore o da un tecnico della EAA che vi aiuti durante tutto il processo.
- ✚ Controllate con il costruttore del velivolo o il progettista per determinare quali bollettini per la sicurezza sono stati emessi per quel velivolo.
- ✚ Ricercate nel database degli incidenti del NTSB la storia degli incidenti del velivolo.
- ✚ Seguite un corso di costruzione amatoriale, come pure quello per l'ispezione di un LSA o un laboratorio SportAir.
- ✚ Verificate costi e fattibilità dell'assicurazione.
- ✚ Parlate con il costruttore, ponendogli buone domande e volendo risposte dettagliate.
- ✚ Esaminate le registrazioni del velivolo. Scorrete il registro della costruzione ed esaminate l'indice.
- ✚ Ispezionate il velivolo con il vostro consulente o meccanico; occhio ai difetti di realizzazione.
- ✚ Portate in volo il vostro supervisore o quello della EAA, per valutare se il volo dell'aeroplano è corretto.