

Traduzione dell'articolo "SEEKING SUBTLE SIGNS OF TROUBLE" di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di aprile 2020.

C'È MOLTO DI PIÙ DA FARE DURANTE IL RULLAGGIO CHE ANDARE PIANO.

SOMMARIO.

L'autore spiega che il rullaggio non serve a spostare il velivolo dal punto di sosta all'allineamento in pista a bassa velocità. È la fase di volo in cui colui che è al comando deve controllare che strumenti di volo e di comunicazione, comandi di volo e motore siano perfettamente funzionanti. Le indicazioni che ne ricavano devono essere quelle giuste per "autorizzare" il pilota a decollare. Eventuali discrepanze, invece, devono indurre il pilota a rinunciare al volo. È una questione di sicurezza del volo.

Di solito non consideriamo che il rullaggio sia una fase importante del volo. Pensiamo che si tratti di una passeggiata lenta mantenendo la ruota anteriore o quello di coda sulla linea gialla, guardando i segnali e seguendo le segnalazioni. Semplice, vero? Una passeggiatina domenicale nel parco. Invece, la verità è che ci sono una notevole quantità di avvenimenti durante il rullaggio e c'è molto che il pilota deve fare per dominare la situazione. Se non ci comportiamo in modo adeguato, c'è la probabilità che capiti qualcosa che vi metta in notevole agitazione una volta in pista, o poco dopo il decollo.

POSIZIONE DEI COMANDI DI VOLO.

Soprattutto durante i giorni ventosi delle primavera, è importante assicurarsi del vento relativo mentre si rulla e azionare correttamente i comandi per non trovarsi in un assetto anomalo. Con un vento abbastanza sostenuto, potremmo trovarci in difficoltà prima di raggiungere la pista. Anni addietro, ho visto un pilota iniziare a rullare sulla pista con parecchio vento. Appena si portò al punto attesa, una ventata violenta lo investì di coda alzandogliela e facendogli abbassare la prua. Se ne rese conto subito e tirò indietro la barra con forza per sollevare il muso. Quello che non capì fu che, con il vento in coda, avrebbe dovuto picchiare disponendo l'equilibratore verso il basso contrastando così il vento che stava alzando la coda. Senza la disponibilità della radio per avvisare il pilota, si poteva solo guardare. Alla fine, il vento fece il proprio meglio e l'elica urtò la pista, facendo schizzare scintille in aria. Si è trattato di un errore costoso, che avrebbe potuto essere evitato con facilità se il pilota avesse seguito la tecnica adeguata.

Un modo per evitare il problema è di porre l'indicatore mobile della prua (heading bug) ad indicare la direzione del vento per aiutarci nel mantenere la direzione mentre rulliamo. Per ricordare la posizione corretta di equilibratore e alettoni, tenete a mente che volate controvento quando l'indice è di fronte (barra indietro e alettoni neutri) oppure con vento in coda (barra avanti e alettoni a contrastare) quando esso sta dietro.

OSSERVARE GLI STRUMENTI.

Altro compito importante da segnalare è il controllo degli strumenti di volo per vedere se stanno funzionando correttamente. Se possono indicare che tutto è a posto quando l'aereo è fermo, dobbiamo vedere che cosa avviene quando ci stiamo muovendo, specialmente durante una virata

al suolo. La pratica di controllare gli strumenti di volo durante il rullaggio, che richiede un paio di secondi, può servire ad identificare qualche problema che potrebbe diventare pericolosa una volta in volo.

Quando eseguiamo una virata, dobbiamo osservare che cosa avviene. Primo. L'indicatore di virata deve segnalarla nella giusta direzione mentre la pallina deve spostarsi verso l'esterno della virata. Dato che di solito l'indicatore di virata è un giroscopio elettrico, possiamo osservare la bandierina di malfunzionamento che indicherebbe un'avaria elettrica. Nel qual caso, dobbiamo arrestarci e controllare se il breaker è inserito.

Il girodirezionale (DG) deve indicare anche la giusta direzione della virata, senza dimenticare di dare uno sguardo alla bussola magnetica per libertà di movimento. Se il DG non sta rispondendo in modo corretto, bisogna controllare bene che la pompa a vuoto sia funzionante e fornisca la depressione adeguata per fare ruotare il DG. In entrambi i casi, dobbiamo verificare il problema prima di andare in volo. Se la bussola magnetica non è libera di muoversi, forse è a causa di perdite di liquido, che potrebbe essere notato dall'odore di kerosene in cabina.

Durante tutte le virate al suolo, il girorizzonte deve rimanere stabile, eretto e immobile, ad indicare l'assetto ad ali livellate. Se si muove in maniera non naturale oppure indica qualcosa diversa dalle ali livellate, significa che abbiamo un problema. Dato che anch'esso è azionato da un giroscopio, dobbiamo eseguire un doppio controllo dell'indicatore di vuoto per verificare che fornisca la depressione corretta.

Anche per un volo VFR, disporre di tutti gli strumenti propriamente funzionanti è essenziale. Mentre noi stiamo eseguendo un bel volo nei cieli tersi con strumenti non a posto, la situazione può modificarsi inaspettatamente qualora si formi foschia, si riduca la visibilità o arriva la sera. Anche i piloti abilitati al volo strumentale non ne sono immuni. Basta un veloce tratto attraverso la coltre di nuvole a salire o a scendere può costituire una sfida se gli strumenti non funzionano correttamente. Un cruscotto non completo in condizioni IFR può costituire una sfida enorme.

CONTROLLO DEI FRENI.

Anche se abbiamo già usato i freni all'avviamento del motore, è buona cosa effettuare un loro ulteriore controllo durante il rullaggio proprio perché si è in movimento. Si premono allo stesso modo oppure uno è più morbido dell'altro? Tengono lo sforzo? Sembrano molleggiati? Anche se possiamo trascurare durante il rullaggio che i freni non siano perfetti, i problemi potrebbero presentarsi al momento dell'atterraggio a fine volo. Il momento giusto è individuare il problema prima di mettersi in volo.

SVILUPPARE LA CONSAPEVOLEZZA DELLA SITUAZIONE.

Una delle prime cose che molti di noi fanno dopo l'avviamento del motore è di mettersi le cuffie e in ascolto. Non è mai troppo presto per sapere cosa sta avvenendo e a iniziare formarsi un quadro mentale di quanto avviene all'intorno e in vicinanza dell'aeroporto. Una di queste consiste nel controllare il meteo (servizio automatico d'informazioni, sistema automatico di osservazione del suolo, etc.) mentre in un aeroporto senza torre, dobbiamo metterci in ascolto sulla frequenza comune di traffico appena possibile. Tra le altre cose, dobbiamo sapere: chi sta rullando? Quale

pista è libera? C'è traffico nel circuito? Ci sono rapporti di difficoltà in pista (animali selvatici, uccelli, sporcizia, ghiaccio, neve, etc.)? Non poche volte ho sentito piloti riportare decolli o atterraggi su piste incrociate e sono stati abili nell'evitare incidenti che avrebbero potuto essere disastrosi.

NON DISTRARSI.

Forse uno dei maggiori pericoli durante il rullaggio è quello di essere distratti da qualche cosa ed è più facile di quello che possiamo immaginare. Il chiacchiericcio con il passeggero può con facilità far distrarre la mente da quello che dovete fare, causando deviazione dalla normale routine del rullaggio e perdere comunicazioni importanti e altri compiti correlati alla sicurezza.

Ma non è solo il passeggero che può distrarci. Altro modo per uscire dalla procedura è di regolare l'equipaggiamento di navigazione mentre ci stiamo muovendo, programmare il GPS, inserire il piano di volo oppure completare altri compiti che fanno spostare lo sguardo verso il cruscotto o spostano la nostra attenzione. Così come scrivere durante la guida, indirizzarsi al cruscotto mentre si rulla rappresenta un significativo rischio.

Abbiamo visto che il rullaggio in pista costituisce una fase seria di ogni volo, quindi qualunque problema non identificato può coglierci di sorpresa e metterci in una situazione compromessa o anche veramente pericolosa. Ma se noi sviluppiamo un comportamento adeguato e seguiamo con attenzione le procedure e i protocolli durante il rullaggio, possiamo aumentare il livello di sicurezza dei nostri voli.