

Traduzione dell'articolo "TAKEOFF & LANDING PRECAUTIONS" di Robert N. Rossier tratto da Sport Aviation di dicembre 2003.

Volare a quota e velocità basse non è il momento per imparare.

PRECAUZIONI IN DECOLLO E ATTERRAGGIO.

SOMMARIO

L'autore esamina alcuni incidenti di volo per trarre degli insegnamenti utili a imparare ad eseguire le manovre corrette nei casi difficili o con bassa prevedibilità. Conclude con il pressante invito a effettuare la manutenzione delle proprie capacità, con l'esercizio e l'aiuto di un istruttore.

Era il pomeriggio di un giorno d'aprile VFR, quando un pilota privato e il suo passeggero stavano completando il volo su un Lancair IV dal Clayton Centre (Kansas) all'aeroporto municipale di Wainego (Kansas). Forse tutto sembrava andare per il verso giusto, mentre egli stava iniziando l'avvicinamento alla pista 17, lunga 3184 ft., ma larga solo 45 ft., un po' più stretta di quella cui il pilota è abituato.

In coda ad un altro velivolo in finale, il pilota si rese conto di trovarsi troppo vicino. Per regolare la sua distanza, il pilota eseguì alcune manovre a S. Per qualche motivo, forse fu la suggestione creata dalla pista più stretta, egli giudicò male la quota. Mentre stava eseguendo la manovra a S, urtò la pista. Per fortuna, entrambi gli occupanti se ne andarono senza ferite.

In base al Nall Report del 2002, il 60% degli incidenti degli homebuilts è avvenuto durante il decollo (27%) e l'atterraggio (33%). Naturalmente, ci sono degli insegnamenti da trarre da questi fatti e, se lo facciamo, possiamo forse evitarne molti dovuti a equivoci.

Assumere una decisione è l'elemento chiave in ogni avvicinamento e in atterraggio e i piloti sono spesso tentati di continuare il loro avvicinamento, anche quando la loro progressione cozza contro il buon senso e le regole della sicurezza. Potrebbe essere stato il caso di quel pilota commerciale che stava eseguendo un avvicinamento alla pista di Crawford, Texas, lunga 1900 ft. su un RV-8, nella prima mattinata di un giorno di giugno. I testimoni affermano che il velivolo toccò terra sull'ultimo terzo di pista, troppo lontano e forse troppo veloce per evitare problemi. Rimbalzò, toccò di nuovo, buttò giù il muso e rimase rovesciato. Il pilota subì qualche ferita, ma al velivolo andò molto peggio.

Ogni allievo pilota impara la regola empirica secondo la quale il go-around non si effettua nel primo terzo di pista. Sfortunatamente, è troppo facile sentirsi pressati ad eseguire un atterraggio e se il pilota pensa di potercela fare, tenterà di continuare.

Altra lezione che i piloti imparano è che l'elevata velocità di avvicinamento allunga troppo le distanze di atterraggio. Forzare il velivolo sulla pista, di solito, comporta maggiori rischi, come i rimbalzi, il veleggiamento e le oscillazioni indotte dal pilota. Ciascuno di questi diventa un rischio, soprattutto su una pista corta. Ancora, se un atterraggio sta configurandosi in modo diverso dal previsto, non aspettate ad applicare il piano B, il go-around.

La perdita del controllo direzionale è la causa più comune degli incidenti in atterraggio. In

una giornata di maggio VFR, il pilota di un Glasair manovrava a terra all'aeroporto Executive (HWD) di Hayward (California), dopo 30 minuti di volo da Half Moon Bay. Con vento a 10 kt. da 280°, il primo avvicinamento del pilota alla pista 28L terminò in un go-around. Atterrò al secondo avvicinamento, perse il controllo direzionale e terminò nel prato tra la 28L e la 28R. Nessuno delle due persone a bordo si ferì e non è chiaro perché il pilota abbia perso il controllo direzionale, ma il fatto che lo abbia sperimentato è del tutto evidente.

Il primo aprile (fool's day), un pilota commerciale, in volo su un Pegazir, perse il controllo direzionale durante l'atterraggio sulla pista 9 all'aeroporto regionale Linder di Lakeland (Florida), quando una raffica di vento gli sollevò l'ala sinistra. Il report del NTSB affermò che il pilota non rispose abbastanza rapidamente alla raffica e l'ala destra strisciò ala suolo. Il velivolo si rovesciò e il pilota subì qualche ferita minore.

Apprestarsi ad un atterraggio sicuro, essendo concentrati, e pronti, nelle manovre in prossimità del suolo, è il massimo che si può fare.. Troppo spesso i piloti diventano superficiali o accettano un atterraggio fuori dalla mezzeria della pista o trascurano di dare comandi rapidi necessari per mantenere il controllo del velivolo. Specialmente quando si vola su velivoli con il ruotino di coda, ritardare il comando per fare una correzione minore è un errore pericoloso.

Per fortuna, gli incidenti in atterraggio presentano un'elevata sopravvivenza, contando solo circa il 6% di incidenti fatali. Gli incidenti in decollo e salita rappresentano un rischio molto più elevato con quasi il 25% di morti.

Così è stato per il pilota Glasair SH-2 in partenza, solo, da Riverside, California, per un VFR speciale in una mattina di maggio. I testimoni hanno riferito di aver sentito scoppiettare brevemente dopo il decollo il motore del Glasair dalla pista 9. Il velivolo eseguì una virata stretta a sinistra, rollando quasi rovescio prima di schiantarsi al suolo. Il pilota non è sopravvissuto. Al momento, è disponibile solo il report preliminare del NTSB, la natura del problema e se il pilota abbia tentato di ritornare all'aeroporto non è stato chiarito.

Le emergenze spesso sorprendono il pilota e le sorprese proprio dopo il decollo sono ancora più difficili da affrontare. Durante un'emergenza, specialmente quando ci troviamo vicini al suolo, non c'è nulla di più importante che tenere il velivolo sotto controllo, anche se si tratta di un fuori campo, piuttosto che un rientro in pista.

La situazione è stata molto differente, ma ugualmente disastrosa per il pilota di un Quickie Q-200. Dopo parecchie ore di prove di rullaggi veloci ad alta velocità, il pilota privato decise di effettuare il primo volo dalla pista 9, lunga 5504 ft., dell'aeroporto City County di Henderson (Kentucky).

Con vento da 120° a 5 kt., il report dice che il Quickie salì a circa 30 ft. e, quindi, cominciò a delfinare. Dopo aver urtato l'elica, rimbalzò in aria, volò per una breve distanza, toccò duro, cambiò direzione sulla pista asfaltata larga 75 ft., andò a fermarsi rovescio e bruciò tra le fiamme. Il pilota non sopravvisse.

Cosa andò storto non è chiaro, ma chiaramente il pilota stava avendo dei problemi di controllo del velivolo. Forse un problema meccanico, un peso e centraggio non corretti o semplicemente poca esperienza su quel modello di velivolo.

Riesaminando gli incidenti degli homebuilts, il rapporto Nall del 2002 stabilisce: "Alcuni di questi incidenti sono stati il risultato di impreparazione dei piloti alle peculiarità del loro velivolo. Essere preparati è particolarmente importante per iniziare i voli prova, poiché la mancanza di esperienza spesso si manifesta negli incidenti in avvicinamento". Ma, come sottolinea il rapporto

“Molti di questi incidenti riguardano uno scarso giudizio da parte dei piloti coinvolti, piuttosto che qualche caratteristica di quel velivolo”.

Una parola per chi è saggio è sufficiente. Prima di partire con le prove di volo, assicuratevi di preparare voi stessi lavorando con un Flight Advisor della EAA per determinare quali capacità ed esperienza richiede il vostro homebuilt, quindi acquistatele. Anche se fosse il primo o il millesimo volo, quando la situazione si complica a bassa quota, il margine d'errore è piccolo.

In una giornata di giugno VFR, un pilota commerciale stava avendo qualche difficoltà in atterraggio con il GlaStar all'aeroporto Flying Crown di Anchorage, Alaska. Un testimone riferì che il pilota fece un discreto atterraggio su tre punti al primo tentativo, era troppo veloce. Il velivolo prese un colpo e s'involò di nuovo. Il velivolo rimbalzò un paio di volte, prima che il pilota desse potenza per iniziare il go-around. Volando parecchio cabrato, il velivolo si spostò dalla mezzeria verso destra, verso degli alberi. Il pilota cercò di manovrare con alettoni e timone, ma l'ala destra urtò un albero, strappandosi dalla fusoliera. Il velivolo si fermò a quasi otto piedi d'altezza sull'albero. Il pilota rimase illeso.

Senza dubbio, è buona cosa osservare i dintorni quando l'atterraggio non avviene come previsto. Sfortunatamente, i piloti, spesso, perdono il senso della posizione quando salgono ad assetto elevato e si allontanano dalla mezzeria. In questo caso, il velivolo era cabrato, il che impediva la visibilità al pilota e la conseguente deriva si è dimostrata pericolosa. Gli istruttori devono stare attenti all'assetto e seguire gli errori quando eseguono i go-around per i riesami di volo e addestrare i loro allievi con le tecniche appropriate.

Per certi aspetti, non è sorprendente che la maggioranza degli incidenti avvenga durante il decollo e l'atterraggio. D'altra parte, a bassa quota e a bassa velocità non c'è tempo per imparare. Ma possiamo ridurre i rischi d'incidenti in decollo e atterraggio con una continua manutenzione delle capacità e l'aderenza alle procedure previste e alle regole della sicurezza.