

Traduzione dell'articolo "SECONDHAND HOMEBUILT OWNER, PART 2" di Lisa Turner tratto dalla rivista Sport Aviation di maggio 2020.

IDEE DAL CAMPO.

SOMMARIO

L'autrice riprende l'argomento dei velivoli usati per fornire dei consigli, anche ricevuti in seguito al precedente articolo (#392), per evitare la superficialità emotiva nell'acquisto di un velivolo usato anche homebuilt che può condurre ad una scelta inconsapevolmente errata o a difficoltà manutentive. I consigli forniti sono due. Uno, avvalersi di un buon tecnico che sappia cosa guardare, poi provarlo in volo. Suggerisce anche di avvalersi di un'officina esterna a coloro non vogliono occuparsi direttamente della manutenzione perché non interessati all'apprendimento tecnico.

"TRAPS AND TIPS FOR the secondhand homebuilt owner" nel mese di febbraio 2020 (#392 *ndt*) di Sport Aviation ha fatto centro. Apparentemente, un buon centro, perché una dozzina di proprietari di homebuilt hanno raccontato le loro storie con tranelli e consigli.

"Ci si trova in una posizione scomoda" ha scritto uno di loro. "Guardare l'aereo che avete appena acquistato e non aver idea di cosa è una certa cosa oppure perché il costruttore ha fatto proprio così oppure come prendersene cura."

Un altro ha scritto "Ah....me ne sono innamorato, proprio a Oshkos; è un posto di giocattoli. Trovate velivoli usati e semplicemente procedete all'acquisto; poi trovate qualche problema perché non avete dato un'occhiata esperta in anticipo. Poi dovete trovarvi la persona giusta per sistemarle perché volete volarci sopra, perché ne siete ancora innamorati, malgrado i problemi."

"Per quanti tranelli possa comportare un autocostruito usato, quando ho dovuto scegliere il mio, avevo presente le vostre parole sul valore" ha scritto un altro lettore. "Che potete semplicemente avere delle prestazioni eccezionali da un aereo praticamente nuovo con tutti gli



ultimi dispositivi oltre al prezzo minore. Ho riscontrato dei problemi, ma ne è valsa la pena. Sono sorpreso da ciò che ho acquistato con quei soldi.”

“Io non sono un costruttore, sono un pilota” ha scritto un altro. Preferisco maggiormente un homebuilt usato che un Cessna usato. Ma quello che ho acquistato non aveva né manuali né documentazione. Ci ho pensato sopra, cercando qualche altro costruttore dello stesso modello e sono riuscito a procurarmi un po’ di documentazione relativa. Ma è stata dura per i primi sei mesi.”

Un'altra persona ha commentato “Sono rimasto sbalordito dalla qualità del velivolo che ho comperato. Sono il terzo proprietario e il mezzo è come nuovo. Disponeva del POH (pilot’s operating handbook) e di tutta la documentazione del costruttore. Sto lavorando con un A&P per capire gli impianti e la manutenzione. Non potrei essere più felice.”

Ancora un altro ha rimarcato “Lo homebuilt che ho comperato ha un sacco di accessori, pure del materiale insonorizzante in fusoliera, dei pannelli extra, una tappezzeria elegante e un bel bagagliaio. Sono rientrato a casa ma lo sentivo pesante. C’era un tecnico A&P quando giunsi a casa. Fu una buona cosa non avere imbarcato dei passeggeri - l’aereo era fuori peso massimo. Apparentemente, peso e centraggio sono stati eseguiti prima che il costruttore aggiungesse altre 100 libbre.”

ANCORA TRAPPOLE E CONSIGLI.

Tutti coloro che mi hanno scritto hanno “tranelli e consigli” da condividere. Riconoscente, ho domandato loro di potere raccontare le loro storie e le idee come materia per un articolo. Erano tutti loro al riguardo e speravano che li avrebbe potuti aiutare come secondi proprietari ad evitare potenziali problemi. Mi hanno evidenziato quanto fossero sorpresi da quanto durevoli fossero gli aerei. A dispetto della gamma di problemi e difficoltà riscontrate dopo l’acquisto, i velivoli non mostravano, a loro dire, mancanze evidenti di sicurezza. Non raccomandano di lasciar correre qualunque cosa, invece raccomandano di seguire la *Secondhand E-AB Owner check list* (vedi la lista nel numero di febbraio scorso - #392) in dettaglio. Sono anche meravigliati di quanto siano difficili gli homebuilds.

Si tratta di un argomento che ho sentito discutere anche tra rappresentanti designati dell’aeronavigabilità e tra consulenti tecnici. Dopo avere esaminato alcuni dei progetti che avevano volato per un po’ di tempo, erano sorpresi di identificare dei problemi preoccupanti, come la mancanza delle frenature, cablaggi inadeguati o sbagliati e deficienze costruttive.

Ho raccolto i consigli degli operatori di aerei di seconda mano in sei aree tipiche.

CONSULENTI TECNICI.

Nel primo articolo di quest’anno, ho citato di avvantaggiarsi dei consulenti tecnici che possono introdurvi agli impianti e alla manutenzione per un certo aereo. Il nuovo proprietario di un velivolo ha enfatizzato l’importanza del suggerimento, affermando che è



determinante per raggiungere un risultato positivo con il loro nuovo aereo usato.

Molti proprietari di homebuilt usati non pensano di rivolgersi a un consulente tecnico per esaminare l'aereo ritenendo che questa figura sia necessaria solo durante la costruzione. Tuttavia, permettere a un consulente di dare uno sguardo può costituire un fattore di sicurezza e ridurre la curva di apprendimento del nuovo utilizzatore. Il consulente tecnico con cui ho parlato di ciò si è dimostrato entusiasta di poter aiutare i proprietari di un velivolo di seconda mano e ritiene che sia in ogni caso un'ottima idea. Uno di loro mi ha detto "Non scambiare la sicurezza con l'orgoglio. Non potete pretendere di capire tutto di un aereo che non avete costruito, anche se ci girate bene attorno. Un consulente tecnico può aiutarvi a identificare le peculiarità e correggere i problemi che il precedente proprietario non aveva risolto".

RICERCA.

Risulta evidente che la ricerca, secondo i proprietari con cui ho parlato, è il motivo più importante e che le trappole aspettano gli incauti. Ecco che cosa raccomandano:

Cercate di conoscere il costruttore prima dell'acquisto, se potete. Verrete a conoscenza di molti particolari della costruzione e della sua qualità. Se non ne ricavate una buona sensazione, lasciate perdere.

Mantenete i contatti col costruttore dopo l'acquisto, se vi è possibile. Egli è una risorsa inestimabile. Metà dei proprietari che mi hanno scritto affermano che il costruttore è stato di un notevole aiuto e ha determinato una transizione sicura al nuovo proprietario. Dopo tutto, il costruttore o la costruttrice è fiero/a della propria creazione e vuole che il proprietario successivo si goda il velivolo quanto più possibile e in sicurezza.

Provate l'aereo in volo, o uno simile, prima dell'acquisto. Un utilizzatore dice "Pensavo di sapere che cosa volevo. Avevo volato come passeggero su quel velivolo e pensai, eccolo è lui. Ma dopo l'acquisto e avere iniziato a farlo volare, mi sono accorto che vola come un sasso. Andrà bene per un alpinista, ma non per me. Mi è bastata quella volta."

Fate più ricerche di quante pensate abbiate bisogno sul modello che desiderate. Acquisite qualunque conoscenza al suo riguardo. Vi farà risparmiare sorprese più avanti.

Visitate la fabbrica. Molti costruttori da kit lo fanno quando vanno in cerca del proprio kit, ed è un'ottima idea se pensate di comprarne uno già costruito. Potrete vedere il livello di qualità, vedere e acquisire tutta la documentazione e sperimentare la perizia e l'entusiasmo del personale della ditta. Possono conoscere altri proprietari che hanno già acquistato il loro aereo e qualche storia da raccontare.

ADDESTRARSI AL PASSAGGIO.

Cercate di addestrarvi al passaggio o dal fabbricante o dal gruppo degli amatori. Fate questo passo e ne avrete anche un beneficio sul costo dell'assicurazione.

Se c'è qualche modalità per interloquire con il costruttore nel corso della prima ispezione per condizione seguitela, vi sarà notevolmente di aiuto.

APPALTO DELLA MANUTENZIONE.

Se siete neofiti nella manutenzione e non vi interessa imparare, cercatevi un buon tecnico A&P con esperienza dei velivoli experimental e affidategliela. Parecchi degli intervistati hanno detto di non volere essere coinvolti in dettagli (nuts and bolts). Se si tratta di ciò, allora è molto meglio pagare un tecnico qualificato che provarci da soli.

CAPIRE GLI IMPIANTI.

Analogamente, i proprietari in questione hanno fatto un'esperienza abbastanza routinaria delle difficoltà della manutenzione e ritengono di avere bisogno di aiuto per capire il funzionamento degli impianti. Alcuni hanno avuto difficoltà con perdite idrauliche, di lubrificante e con l'impianto combustibile. Non si tratta necessariamente di difetti degli homebuilt, piuttosto il neoproprietario non sa cosa cercare.

Alcuni velivoli amatoriali sono sprovvisti della lista adeguata dei controlli prevolo e il neoproprietario non è stato informato su cosa aggiungere e cosa migliorare. È il caso in cui altri operatori possono essere di aiuto al completamento.

Il più grande problema che i neoproprietari hanno lamentato è stato quando hanno seguito la *Secondhand E-AB Owner Checklist*. Hanno citato la numerosità di attrezzi e manualità, con circa un 20% medio di scoperta dei difetti. Può essere raro trovare un velivolo che superi questa checklist al 100%, però non c'è ragione per la quale un proprietario non dovrebbe provare a raggiungerlo.

Cosa irrita maggiormente questi secondi proprietari di homebuilt? L'attrezzatura, l'etichettatura e la documentazione. È la lezione che ognuno di noi altri che oggi siamo costruttori. Ricordate che un altro pilota può innamorarsi del vostro velivolo, un giorno. Costruitelo il meglio possibile

ACQUISTO IMPULSIVO.

Fatevi accompagnare da un amico quando cercate un velivolo da acquistare cosicché non facciate un acquisto d'impulso. Ho risposto così a una lettera "Pensi proprio di averne bisogno?". Quello mi ha replicato "Ah, forse no, ma è un inizio".

