



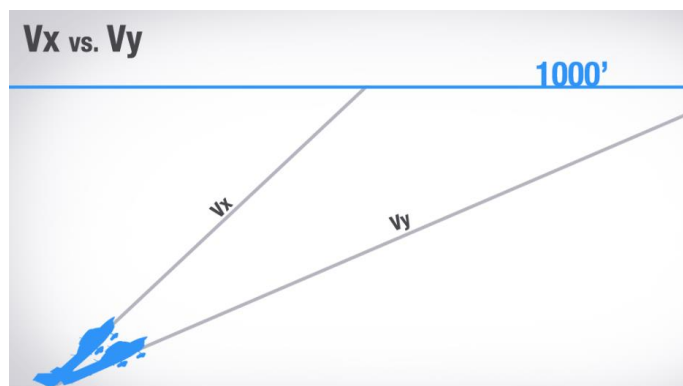
Sicurezza Volo

Giugno 2017



LA DIFFERENZA TRA Vx E Vy

Riportiamo di seguito un breve racconto del nostro Vice Presidente Lorenzo Castaldi, che ci ricorda come Vx e Vy hanno un significato molto concreto che va ben ricordato, soprattutto con velivoli a bassa potenza come il Katana.



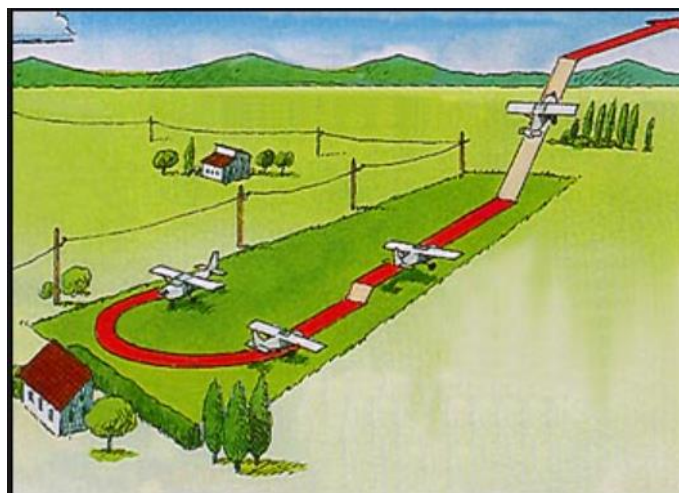
Ovviamente tutti sanno a cosa corrispondono Vx e Vy, ma sappiamo anche cosa significano in pratica? Sulla base delle osservazioni dei molti voli di accompagnamento che ho fatto ho pensato fosse il caso di ritornarci sopra.

Liquidiamo subito la Vy che è meno "importante"; anche se anche in questo caso non sono rare le situazioni in cui, dopo il decollo, per proseguire la salita non si tiene la Vy (70 col kat) ma si va un po' "a soggetto" e quindi con meno efficienza.

Più importante è senz'altro il corretto riferimento ed uso della Vx. E qui viene utile rifarmi ad una recente esperienza.

La scorsa settimana accompagno Carlo (uno dei 7 giovani che stanno volando con noi). Dopo un po' di circuiti andiamo a Vercelli e parcheggiamo nel piazzale dell'officina. All'uscita dò un occhio alla manica a vento e rilevo vento trasversale come all'arrivo. (a Biella ci avevano dato 7 nodi da Nord Est con pista 34)

Riandiamo al piazzale officina e ci fermiamo a chiacchierare. Ripartiamo dopo poco e con l'occasione facciamo un briefing specifico su decollo da pista in erba e campo "corto": alleggerire, tenere effetto suolo e poi Vx ed anche: controlli completati al punto attesa per non fermarsi in pista e guadagnare così ulteriori metri e velocità. Non è che abbiamo una situazione critica: 40 l di fuel, 145 kg noi 2, la giornata è bella e tersa e il vento al traverso.



Corsa e distacco come previsto, anzi sensazione di ottima velocità, però (come sempre) le piante a



sicurezzavolo@aeroclubnovara.it



Sicurezza Volo

fondo pista si avvicinano... sembriamo bassi; viene d'istinto a Carlo, come a tanti altri, di accentuare un po' l'assetto e vedere una rampa un po' più ripida ed anche (ma questo ci sta) di piegare un po' a sinistra dove le fronde sono più basse. Io leggevo 55 kts invece dei 60, valutavo la situazione sempre sotto controllo (anche stante i margini che avevo calcolato) anche se obiettivamente mi dicevo: però a Vercelli siamo sempre un po' troppo giusti. E questo mi ha portato a fare alcune verifiche.

La prima è che la direzione del vento era variata rispetto all'osservazione prima delle chiacchiere portando una componente in coda: la verifica del vento sulle piste senza radio va fatta alla partenza!

La seconda verifica l'abbiamo fatta il giorno dopo sempre io e Carlo da Biella facendo 2 decolli identici nella corsa e con salita in un caso a 60 e nell'altro a 55 kts; misurando la quota, con tutta l'accuratezza possibile, a fine pista e pur facendo la tara sui limiti delle misurazioni 50 piedi di differenza ci sono tutti, tradotti in metri almeno 15.

Considerazioni

La svista del vento ha sempre una rilevanza: 5 kts frontale o in coda significano 100 metri di distanza che ci mangiamo !!!). E' importante leggere il vento al momento del decollo e valutarne gli effetti.

Tenere la V_x o farsi suggestionare da una rampa apparente più ripida, come i 55 kts dell'esempio, comporta circa 50' (15 m) di quota in meno a 1000 m dal distacco, pressappoco la situazione di Vercelli dove abbiamo le piante a circa 850 m dal distacco.

Le considerazioni di peso, vento, temperatura (anche qui i 30° e più gradi rispetto allo standard dei 15° valgono altri 80/100 m di distanza) si fanno con i grafici sul manuale. Questi presuppongono che teniate le giuste velocità.

Quindi: la V_x non esiste solo per i quiz ma per applicarla nelle situazioni richieste **senza farsi condizionare dalla tendenza istintiva di tutti di**

“tirare un po' più in su” convinti di recuperare un margine di sicurezza aggiuntiva ed invece degradando le prestazioni. Non è una cosa istintiva, bisogna consolidarla mentalmente con la pratica.

Più in generale:

Nei decolli da piste corte bisogna considerare bene anche parametri come vento, temperatura, quota (ricordate la density altitude?), superficie della pista, peso del velivolo... e aggiungere un buon margine di sicurezza sui calcoli.



Il CAVI in decollo da Sabaudia a pieno carico e con 36 gradi. Le piante sono vicine e il margine applicato sul calcolo (fatto 2 volte) è stato del 30%

Trovate molte risorse nella nostra libreria online di sicurezza volo, in particolare nella vecchia newsletter dedicata alle prestazioni di decollo che potete leggere cliccando [QUI](#)

Vi ricordo le credenziali del sito:

Username: areasoci

Password: Buscaglia

CONFERMA DI AVER LETTO [CLICCANDO QUI](#)
o rispondendo a questa e-mail



sicurezzavolo@aeroclubnovara.it