



# Sunny Swift

## “La Virata Impossibile”

SUNNY E MOHAMMED, UNO STUDENTE, SONO AL PUNTO DI ATTESA, PRONTI PER L'ALLINEAMENTO E IL DECOLLO.

E' ESSENZIALE FARE SEMPRE UN PICCOLO BRIEFING PRIMA DEL DECOLLO, PER RIVEDERE LE PROCEDURE NORMALI E QUELLE DI EMERGENZA IN CASO DI AVARIA MOTORE.

DURANTE LA CORSA DI DECOLLO, IN CASO DI PERDITA DI POTENZA, RIDURRE MANETTA E FRENARE.

SCREEEECH

DURANTE LA FASE INIZIALE DELLA SALITA, SI HA POCHESSIMO TEMPO! RIDURRE IMMEDIATAMENTE L'ANGOLO D'ATTACCO, PROSEGUIRE DRITTO MANTENENDO LA VELOCITA', CERCANDO DI EVITARE OSTACOLI. SE POSSIBILE, USARE IL RESTO DELLA PISTA.

MAI CERCARE DI INVERTIRE LA ROTTA! TIENI BENE A MENTE CHE IL TEMPO DI REAZIONE DOPO L'AVARIA E' FONDAMENTALE. E' FACILE PERDERE VELOCITA' E STALLARE! VELOCITA' ED ASSETTO SONO LE COSE IMPORTANTI DA MONITORARE!

SE L'AVARIA AVVIENE TRA 2 000 E 3 000 FT, SI HA PIU' TEMPO, MA NON ABBASTANZA QUOTA ED ENERGIA PER INVERTIRE LA ROTTA.

COME NEL CASO PRECEDENTE, RIDURRE L'ANGOLO D'ATTACCO, SENZA MANOVRE BRUSCHE. CERCARE LA SUPERFICIE PIU' APPROPRIATA DI FRONTE A VOI, EVITARE VIRATE CON ANGOLO SUPERIORE A 15°.

BISOGNA ESSERE PREPARATI E CONOSCERE IN ANTICIPO LE SUPERFICI ADATTE AD UN ATTERRAGGIO DI EMERGENZA NELLE VICINANZE DELLA PISTA.

AL DI SOPRA DI 2/3 000 FT AGL, SI PUO' CONSIDERARE UN'INVERSIONE DELLA ROTTA PER RIENTRARE AL CAMPO VOLO. MA SAREBBE UNA BUONA IDEA? DIVERSI FATTORI POSSONO DIVENTARE CRITICI E PORTARE AL CASO DELLA "VIRATA IMPOSSIBILE!"

MANTENERE LA VELOCITA' DURANTE LA VIRATA POTREBBE ESSERE ONEROSO, MENTRE IL TEMPO DOVREBBE ESSERE SPESO A CONTROLLARE LA GIUSTA POSIZIONE DEL SELETTORE DEL CARBURANTE, CHE LA POMPA SIA ACCESA E... PROVARE UNA RIACCENSIONE!

SALIAMO FINO AD UNA QUOTA DI 5 000 FT AGL

ALLA QUOTA DI 5 000 FT AGL C'E' MARGINE SUFFICIENTE PER METTERE IL MOTORE IN IDLE, E SIMULARE UNO SPEGNIMENTO.

LA VELOCITA' E' DIMINUITA!

ABBASSIAMO IL MUSO FINO AL MIGLIOR ASSETTO DI PLANATA E MANTIENIAMO LA VELOCITA'.

ABBASSA IL MUSO DI 25° E MANTIENI 80 KTS!

VIRATA A 90°, PERDITA DI QUOTA: 570 FT.

VIRATA A 180°, PERDITA DI QUOTA 1070 FT

VIRATA A 225° E DIREZIONE PISTA, PERDITA DI QUOTA 1320 FT

VUOI RIATTACCARE E RIPROVARE CON UN RATEO DI VIRATA SUPERIORE?

OK, ANDIAMO!

**QUESTO DIMOSTRA CHE NON SI DEVE TENTARE UNA VIRATA A MENO DI NON AVERE UN AMPIO MARGINE DI QUOTA**

- CON UN RATEO DI VIRATA STANDARD (3°/S, RATEO 1°) ABBIAMO PERSO 1320 FT. CON UN ANGOLO DI ROLLO DI 45° (RATEO 3°) E UNA REAZIONE IMMEDIATA, ABBIAMO PERSO 350 FT. A 1.4 G LA MANOVRA E' VERAMENTE RIPIDA E DINAMICA!
- A MOTORE FERMO POTREMMO AVERE MAGGIORE RESISTENZA RISPETTO AD IDLE. INOLTRE, OGGI NON CERA VENTO O TRAFFICO IN CIRCUITO. NORMALMENTE, IL TEMPO DI REAZIONE DEL PILOTA IN QUESTA SITUAZIONE E' 4 SEC. QUINDI, LA REALE PERDITA DI QUOTA E' NETTAMENTE MAGGIORE.
- ATTENZIONE: L'AUMENTO DELL'ANGOLO DI ROLLO A BASSA VELOCITA' AUMENTA IL RISCHIO DI STALLO!

Angolo di Rollio	Velocita' di stallo	Aumento (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

TYPICAL STALL SPEED TABLE  
From FAA-P-8740-44

**MAGGIORI INFORMAZIONI:**

PILOT THOUGHTS:  
[http://www.maxtrescott.com/max\\_trescott\\_on\\_general\\_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html](http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html)

**PER COMMENTI E SUGGERIMENTI:**

EMAIL [generalaviation@easa.europa.eu](mailto:generalaviation@easa.europa.eu)

JOIN THE GA COMMUNITY!  
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

ALL SUNNY SWIFT ISSUES AND SUBSCRIPTION  
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>