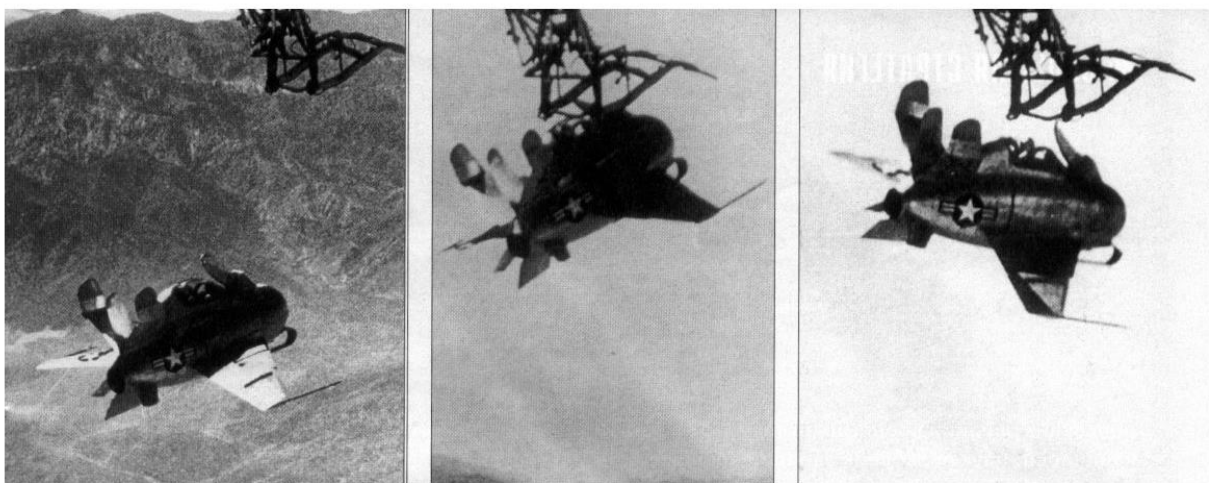


CREDITS: The Schoch Collection

Questo documento, a cura di Cesare Brizio, è stato generato nel Febbraio 2021 tramite Riconoscimento Ottico dei Caratteri e successiva correzione manuale di una copia carbone originale proveniente dalla Collezione Schoch. Per una migliore comprensione della descrizione della fase d'aggancio, sono state aggiunte due foto: tre fotogrammi, catturati dal chase plane, del tentativo di aggancio che ha portato alla rottura del canopy, e un'immagine del caricamento dell'XF-85 sotto l'EB-29. Il "bastoncino di zucchero" è la parte centrale della barra di aggancio del trapezio. Non è stato svolto alcuno sforzo per migliorare il testo inglese, che mostra una struttura molto informale, con alternanza di prima e terza persona e punteggiatura difettosa.



Verbale della conferenza post-volo, volo 524-1

23 agosto 1948

Ed. Schoch

Il rilascio è stato molto buono. Ho usato il trim a fondo corsa a cabrare applicando alla barra una trazione di circa 10-30 libbre per mantenere l'aereo in volo livellato a 200 mph. Il primo avvicinamento al gancio è stato effettuato con una velocità di avvicinamento piuttosto lenta. Sembrava esserci una tendenza ad un'eccessiva sensibilità dei comandi, a dondolare su e giù mentre ci si avvicinava al trapezio. Sono stati fatti circa tre tentativi di aggancio senza successo, quindi sono ridisceso e ho tentato un altro approccio. Il secondo approccio è stato effettuato a circa 11.000 RPM. Fin dall'inizio dell'avvicinamento la velocità di avvicinamento sembrava rapida, ma il pilota sperava che essa superasse l'effetto ammortizzante della vicinanza del B-29, e si è fatto il tentativo di colpire il gancio dell'XF-85 con la barra d'aggancio. Il tentativo è fallito. Mi sono avvicinato troppo in avanti il tettuccio dell'85 è andato in frantumi. L'85 ha virato verso il basso senza riprendere il controllo per circa 2000 piedi. Il casco del pilota è stato strappato via. La discesa è stata effettuata a 10.000 piedi, momento in cui la velocità dell'aereo era di circa 170 MPH con un buon controllo. L'atterraggio è stato effettuato sul Muroc Dry Lake con una velocità di avvicinamento di circa 180 MPH in finale, rallentando a circa 170 appena sopra la superficie del lago e l'aereo è caduto per gli ultimi piedi. L'impatto di atterraggio non è stato eccessivo, anche se dell'ordine di 4 o 5 G l'aereo è scivolato in avanti virando leggermente a destra con le punte delle ali che hanno toccato alcune volte su ciascun lato.

J. McEwan (*Nota di Cesare Brizio: Jim McEwan è stato l'Ingegnere di Volo per il programma di test dell'XF-85*)

Il primo tentativo è stato effettuato a un angolo di circa 60° dall'orizzontale del B-29, avvicinandosi più verticalmente che non orizzontalmente. L'aereo ha volato fino a un punto in cui sembrava essere a circa cinque piedi sotto la barra del trapezio, dove si è osservato che il pilota aumentava i suoi sforzi per controllare l'aereo. Sono stati fatti circa tre tentativi di aggancio. Nessuno di questi tentativi ha portato l'aereo ad avvicinarsi a meno di due piedi dalla barra. Il pilota quindi ha lasciato perdere per provare un altro approccio. Questo approccio è stato realizzato con una maggiore velocità di avvicinamento. Il pilota aveva circa 5 MPH di velocità in eccesso quando ha chiuso. Ha informato l'equipaggio che sembrava che avrebbe colpito la barra del trapezio. Da un po' dietro e circa tre piedi sotto la barra si è lanciato in su verso la barra. Tuttavia il gancio l'ha mancata, la sbarra e il trapezio hanno frantumato il canopy. Il muso dell'aereo ha colpito il trapezio muovendosi verso l'alto, e il casco del pilota è volato via, la sua testa è scivolata giù nella cabina di pilotaggio, ma si è ripreso allontanandosi dal trapezio in una picchiata piuttosto ripida e in virata.

Col. Collins (Nota di Cesare Brizio: il Colonnello Collins pilotava il “chase plane” – Non sono sicuro se fosse o meno il Col. Charles L. 'Chip' Collins – si veda <http://www.aero-news.net/index.cfm?do=main.textpost&id=b3bf1d53-d5ec-4afe-9f40-22b20fbd62cf>)

Al momento del rilascio, il Chase Pilot era leggermente dietro l'ala sinistra del B-29 all'incirca allo stesso livello dell'85 sospeso nel trapezio. La velocità indicata era di circa 200 MPH. Al momento del rilascio l'85 è caduto completamente fuori dalla vista. Ho spinto in avanti la barra, lo ho ripreso di nuovo in vista e mi sono avvicinato a 30 metri. Durante tutto il volo mentre lo seguivo, l'85 è apparso molto stabile con l'eccezione che il controllo longitudinale sembrava essere molto difficile da mantenere. Il primo tentativo di aggancio è stato con un avvicinamento dal retro, circa 10 piedi sotto e dietro il B-29 a un punto a circa 2 o 3 piedi dal gancio del trapezio, e l'aereo a questo punto sembrava molto stabile. Dopo circa 2 minuti di tentativi di aggancio, il pilota si è staccato a sinistra e si è spostato a circa 50-100 piedi dal B-29. Il B-29 ha effettuato una virata a destra tra i 10 e i 15° e l'85 ha effettuato il secondo avvicinamento portandosi in posizione con una manovra a “S” da circa 10 piedi sotto il B-29 nel tentativo di agganciarsi. A questo punto è stato notato dal chase pilot che il tettuccio sembrava colpire il gancio o il collare. Il tettuccio si è frantumato e il casco del pilota saltò via contemporaneamente. L'85 si è leggermente sollevato, è scivolato d'ala a sinistra con il naso a circa 20° in giù e perdendo circa 3000 piedi al minuto. A 17.000 piedi è sembrato stabilizzarsi, ha guadagnato quota da 700 a 1000 piedi, si è stabilizzato di nuovo e ha iniziato la sua discesa. La discesa è stata effettuata a circa 200 MPH in ogni momento. Il chase pilot ha avuto difficoltà a seguirlo a causa della manovrabilità dell'85. Il chase pilot ha continuato in ala ed a 4000 piedi si è notato che il pilota segnalava di atterrare sulla pista Est-Ovest. In questo momento il chase pilot ha chiamato la pista e il controllo Jeep per la predisposizione delle attrezzature per incidenti e incendi sulla pista n. 4. Dopo aver iniziato il suo avvicinamento a circa 200 MPH, il pilota ha aumentato la potenza, ha alzato leggermente il naso, ha fatto il suo avvicinamento e si è livellato di nuovo. Il chase pilot è rimasto con l'aereo fino a quando non ha toccato terra. L'85 aveva un assetto a muso alto quando ha toccato. Si è notato che l'atterraggio è stato molto livellato, con leggera virata a destra. Ho cabrato e mi sono allontanato.

Les Eash (Nota di Cesare Brizio: Lester “Les” Eash è stato l'operatore addetto al trapezio per il programma di test dell'XF-85)

Non ho visto affatto bene. L'ho appena visto puntare il muso verso l'alto, e colpire il gancio e allontanarsi in caduta.

Covington

Ero nel B-29. Ho avuto una percezione della distanza diversa da quella che avete avuto voi. Quando Ed era a circa 15 piedi sotto il “bastoncino di zucchero”, ha sollevato l'aereo quasi verticalmente. Stimerei che i due

aeroplani si stessero avvicinando a almeno a 10 MPH. Ho sentito Ed dire al B-29 che stava entrando velocemente dal basso, ho visto il canopy colpire il trapezio e il trapezio spostarsi avanti. Non ho visto niente della discesa né dell'atterraggio.

Ed Schoch

Da vicino avevo la tendenza al controllo eccessivo (=eccessiva sensibilità dei comandi). Aggiungevo potenza costantemente.
