

Traduzione dell'articolo "WAKE UP AND FLY RIGHT" di Dave Matheny tratto dalla rivista Sport Aviation di agosto 2011.

L'importanza di essere sempre all'erta quando si è in aria

STA SVEGLIO E VOLERAI SICURO

SOMMARIO

Descrizione di un volo talmente bello da impedire al pilota di accorgersi dell'arrivo del buio, da cui è uscito con abilità e fortuna. L'articolo richiama, pertanto, il pilota all'attenzione ai segnali del proprio fisico per assicurare a sé stesso e agli eventuali passeggeri un rientro sicuro e senza incidenti. Suggerisce alcuni metodi per mantenersi svegli, che costituiscono anche un buon esercizio per migliorare le proprie capacità di controllo del velivolo e senza aumentare troppo il tempo di volo.

Quella particolare tensione in volo durò circa una mezzora e avvenne in uno scenario splendido. C'erano laghi, laghetti, colline boschive e corsi d'acqua che zigzagavano nelle valli tra le colline, che cominciavano a andare in ombra. Ma il volo non mi richiedeva troppo, solo mantenere le ali livellate e la prua diretta verso un punto specifico dell'orizzonte, secondo quanto indicato dal GPS e dalla bussola. Una dolce sonnolenza cominciò ad assalirmi.

In questo caso, nessun T-6 mi si avvicinò, come nel mio disegno immaginario (e neppure vidi nessun Mr. Sleepyhead). Ciò che dovevo fare era di affrettarmi a svegliarmi.

Per inciso, non c'era la possibilità di un avvelenamento da ossido di carbonio nella cabina aperta del velivolo con elica spingente, dietro a me. No, ero solo un po' annoiato, patendo un effetto di vecchiaia. Che era una stupidaggine, considerando fosse bello il volo in sé stesso.

Ma può capitare, anche quando sta per capitare qualcosa di eccitante. Avevo visto un sacco di piloti assopirsi sullo schienale del De Havilland Beaver, durante la salita in quota. Essendo un novellino dello sport, ero maledettamente timoroso, e sveglissimo. Molti principianti del volo erano stupiti di sentire che il volo può diventare così abituale, che ogni pilota può incantarsi in ogni momento, quando è in quota. Quand'ero giovane, sentivo un pilota lamentarsi che, come co-pilota di un plurimotore da trasporto, era stato costretto dal comandante ad azionare solo i flaps. "Ma scusa, pensai, è proprio un gran lavoro quello di essere l'addetto all'azionamento della leva dei flaps".

Al momento fu così. Più avanti non lo fu più.

Chiediti poco e poco dovrai chiederti.

La routine arriva quando fai le cose sempre nello stesso modo. E' un male? No, se c'è sempre un'area disponibile per un atterraggio forzato o sei sempre iperattento ad osservare se ci sono altri velivoli in giro. Ma queste non sono abitudini che ottendono i sensi. A meno che non si tratti solo di un moto dello sguardo verso il cielo e non la ricerca di qualcosa. Non è la stanchezza che si prova, volare non è mai stancante, ma una generale riduzione dell'attenzione. Non è una

buona cosa. Volare non è un'attività passiva, come starsene seduti in poltrona a guardare la TV. Perciò dobbiamo riconoscere ogni sonnolenza o ogni accomodamento a vecchie e troppo famigliari abitudini.

Noi, innamorati del volo leggero, dobbiamo stare completamente attenti, se solo ce n'è uno di noi a bordo. Colui che deve azionare il flap di cui sopra, era il copilota di un plurimotore; c'erano almeno due persone in cabina per dividere i compiti. Durante un volo di lunga durata, un equipaggio abbastanza numeroso può effettuare dei turni di riposo. Noi non possiamo.

La prima considerazione, ancor prima del volo, è di non decollare se non abbiamo fatto una buona dormita. Ogni malanno e ogni cura possono causare fiacchezza, per cui controlla bene il tuo stato e rimani a terra se non ti senti più che a posto. Se arriva la sonnolenza quando sei in volo e non riesci a scacciarla con alcun mezzo, l'unica soluzione è un atterraggio cautelativo.

Vi racconto alcuni modi per superare la crisi.

Supponendo che non vi sia alcuna ragione fisiologica per essere distratto, vediamo alcune modalità per rimanere sveglio. Proprio questo ci permette di presentare alcune alternative a starsene semplicemente seduto a destra.

Al riguardo della fisiologia, tenete in considerazione le ghiandole adrenaliche, che sono poste proprio sopra i reni e sono restano in attesa per la maggior parte del tempo. Esse si attivano quando avete bisogno di una sveglia. Gli stalli possono metterle in funzione, soprattutto se eseguite uno stallo completo che fa cadere la prua e potete sperimentare qualche momento di assenza di peso.

Spesso, eseguo delle virate strette a 360°, dopo aver verificato che l'area sia libera, e cerco di eseguirla livellata e circolare, al punto da riprendermi la scia. Questo comporta, forse, un consumo elevato di benzina, ma posso conviverci.

Altra possibilità è la simulazione di un atterraggio forzato. Non c'è come ridurre gas e disporsi per un decente atterraggio forzato nella zona scelta, come parte dei vostri voli di routine (l'avete scelta, vero?)

Altra possibilità di sveglia. Nessuna necessità di atterrare, naturalmente, solo di essere sicuri di poterlo fare bene.

Far fotografie è sempre bello e c'è sempre qualcosa di bello da mostrare agli altri.

Eeguire dei tocca-e-va su aeroporti lungo la vostra strada, aumenta la vostra capacità, poiché atterrare sempre sulla stessa pista di casa, coinvolge una vecchia e consunta abitudine.

Fate caso che nessuna di esse è un inutile spreco, sono attività di lavoro. Essere capaci di eseguire una virata stretta e uscire dove avete iniziato è una abilità che dimostra il nostro coordinamento barra-piede. Eeguire degli stalli ci fa riapprendere il comportamento in pre-stallo del velivolo. Le procedure dell'atterraggio forzato devono essere precise, come quando si fa una foto, i benefici si scoprono più tardi.

Nel volo in questione, inanellai alcune di queste manovre, un paio di 360° ben fatti, alcuni stalli e un atterraggio forzato simulato, tutti mi tennero sveglio per tutto il volo.

Anche se siamo attentissimi ai tempi di volo, queste manovre risveglianti aggiungono molto poco tempo al totale. Infatti, quando ho ricercato il tempo di arrivo previsto (ETA) sul GPS, mi sono accorto che anche un touch-and-go su una striscia che si trova lungo la rotta non aumenta l'ETA più di un paio di minuti, includendo il circuito completo.

Volare è bello. Il solo tempo sempre noioso è quello che non ci vede attenti.