

Traduzione dell'articolo "TO SPIN OR NOT TO SPIN" di Brady Lane tratto dalla rivista Sport Aviation di settembre 2010.

Quando il terreno riempie il parabrezza.

FARE O NON FARE LA VITE

### SOMMARIO

Disamina delle problematiche di pilotaggio, e non, legate all'esecuzione della manovra della vite volontaria. L'articolo confronta brevemente il differente stato d'animo del pilota di fronte a una manovra involontaria, anziché voluta, che può influire sulle azioni di controllo dalla manovra stessa.

---

Far la vite o non farla. Io l'ho fatta.

Non era richiesto dal mio certificato di pilota sportivo. Infatti, non è richiesto che un pilota privato debba essere certificato in tante cose. Mi sono informato sulle vite, ne ho parlato con il mio istruttore e gliel'ho richiesto durante il volo di controllo (check ride), ma non ne ho mai eseguita una.

La tesi contraria alla vite sostiene che se il pilota ha preso coscienza della vite e che deve evitarla, non c'è bisogno di insegnargli ad eseguire un vero recupero. E se l'istruttore non è esperto con la vite, potrebbe rappresentare un pericolo. A dispetto della controversia, per me è stato semplice. Potrebbe la vite rendermi un miglior pilota? Io penso di sì. D'altra parte non potrebbe rendermi peggiore. Ancora più importante, potrebbe essere divertente? Potete scommetterci!

Io sono uno che impara provando. Posso leggere qualcosa per tutto il giorno ed essere capace di rispondere bene a un gran numero di domande a mo' di prova buttatemi là, ma entrarci dentro (nell'argomento) è un'azione abitudinaria o razionale. Quando stavo imparando ad atterrare con il vento di traverso, i libri da cui imparare non erano mai sufficienti. Ho impiegato parecchi voli prima di sentirmi capace di atterrare con le raffiche che soffiavano di traverso.

Potrebbe una conoscenza libresca essere sufficiente a farmi riprendere, da solo, da una vite, se ne avessi bisogno? C'è un solo modo per accertarsene. Nella mia prima vite, avrei preferito molto avere un istruttore esperto alla mia destra, invece di essere da solo o con un passeggero spaventato aggrappato al mio braccio.

Anche loro la pensavano così. Il pensiero di eseguire la vite con un velivolo nel cielo da una quota di sicurezza, imparando una nuova manovra, sembrava un gran bel modo di passare un pomeriggio, con evidenza alla "quota di sicurezza". Ciò che è divertente a 5000 ft, potrebbe non esserlo a 1000 ft. Questa sarebbe stata una lezione seria, ma certo anche divertente.

Il Remox GX1, col quale volo di solito, ha la targhetta che proibisce la vite intenzionale, così il mio istruttore, Jason, preparò per noi un Cessna 172N. C'è stato un periodo di tempo in cui abbiamo volato insieme, per cui entrambi stavamo guardando davanti durante il volo. Avveniva anche che si trattava della mia prima lezione ufficiale su qualcosa di diverso da un velivolo LSA.

Mi aspettavo che fosse qualcosa di più complesso e difficile da mantenere in volo, ma si trattò proprio dell'opposto. Era (un velivolo) incredibilmente stabile e molto più facile da mantenere livellato e da manovrare rispetto ai piccoli velivoli sui quali ero addestrato.

Dopo che mi ero familiarizzato con il velivolo, Jason prese i comandi per mostrarmi la nostra prima vite. Diede potenza e cabrò. Strinsi le cinghie.

Sembrò strano non riprendere il velivolo quando iniziò a stallare. Invece, tirò indietro il volantino, facendo arrestare completamente il volo. L'orizzonte divenne verticale, quindi sparì quando la Terra cominciò a girare davanti a noi. Con gentilezza, ma con decisione, bloccò la vite dopo un mezzo giro o quasi dando timone contrario.

“Fu qualcosa di bello! Potrei farlo”. Mi beccai un paio di “g” sul fondoschiena, prima di poter terminare la frase. Non me lo aspettavo. Pensavo che la ripresa fosse terminata. Il mondo aveva terminato di ruotare davanti a noi e l'orizzonte cominciava ad apparire livellato, ma il recupero non era terminato. L'anemometro indicava un aumento, ma l'altimetro andava in direzione opposta più rapidamente. Jason mantenne abbastanza la cloche in pancia per non entrare in arco giallo, poi diede potenza per mantenere la quota.

“E' proprio divertente, ma non mi aspettavo la seconda parte”, dissi. Jason sorrise e cominciò a spiegarmi cosa avrei dovuto iniziare a immaginare. Dopo aver fermato la vite, devi terminare il recupero controllando la velocità, con decisione e gentilezza, prima che aumenti troppo. Sembra incredibilmente semplice ora, ma la velocità aumenta velocemente quando il velivolo sta picchiando verso il suolo.

Lo stallo, la vite, gli alettoni neutri e il timone contrario per uscire dalla vite erano tutti attesi, me li aveva spiegati il libro. L'intensità dello sforzo a cabrare necessario per contenere la velocità fu una vera sorpresa.

Lasciando da parte quello che dice il libro, io sono certo che non avrei mantenuto la velocità entro l'arco verde. Prima di provare la prima vite, io avevo esagerato nel semplificare la ripresa dalla vite per essere proprio, paragonandola all'uscita dallo stallo: alettoni neutri, timone contrario, picchiare per aumentare la velocità, dare potenza. La prima parte è proprio come nella vite, ma non la seconda. Con le vite, il problema non è aumentare la velocità verso la fine, ma ridurla. Questo fatto mi ha sorpreso e mi ha convinto che la mia precedente conoscenza della vite non era sufficiente.

Prima di questa esperienza, ero curioso di sapere quanto tempo intercorreva tra lo stallo e l'ingresso in vite. La vite inizia subito se lo stallo non è recuperato? Quanto tempo c'è a disposizione per riprendersi dallo stallo prima dell'inizio della vite? Io non lo sapevo, perché non avevo mai lasciato continuare uno stallo. L'esecuzione di una sola vite rispose a questa domanda in un modo che non è scritto sul libro.

Arrivò il mio turno. Stallare, entrare in vite e fermarla fu semplice. Richiamare dalla picchiata per stare dentro l'arco verde? Fu un po' più difficile. La prima volta, non applicai la forza sufficiente e non abbastanza presto, la velocità aumentò rapidamente. L'anticipo era la chiave, poiché la velocità aumenta troppo rapidamente, quando si recupera dalla vite.

Dopo tre o quattro stalli e viti, iniziai a conoscerla e stavo avendone un desiderio immenso. “Come facciamo per rendere la vite più veloce?” domandai. “E possiamo mantenere la vite più a lungo, prima della ripresa?”.

“Certo” rispose Jason ridendo e si strinse le cinghie.

La volta successiva diedi piede proprio quando iniziò lo stallo e lasciai ruotare il velivolo per due giri completi, prima del recupero. Fu veramente veloce e incredibilmente bello. Sembrava che stessimo facendo acrobazia con questo vecchio Cessna 172. Tecnicamente, forse lo facevamo davvero. Jason contava sull'eccitazione, per cui iniziammo ad alternarci.

Durante uno dei miei turni, stavo forse prendendo troppa confidenza. Dopo aver fermato la vite, cabrai troppo, iniziai a parlare dimenticai di dare manetta. Jason si accorse di cosa stava succedendo, ma attese per vedere se me ne sarei accorto. Dopo qualche secondo, mi accorsi che i comandi erano flosci, così subito picchiai e diedi motore per evitare lo stallo secondario. Fu una sensazione irreali, probabilmente una delle più spiacevoli sensazioni che provai su un velivolo. Diversamente da tutti gli altri che avevo eseguito, questo non fu uno stallo volontario.

Ho imparato alcune cose in quei pochissimi secondi: 1) lo stallo accidentale fornisce una sensazione differente da quello intenzionale; 2) è facile entrare in uno stallo secondario dopo la ripresa da quello iniziale; 3) il mio addestramento allo stallo eseguito fino a quel momento è servito allo scopo. Ho intuito subito l'avvicinamento allo stallo e ho eseguito subito le manovre adatte per evitare che l'aeroplano vi entrasse.

In mezzo a tutto questo divertimento, c'è stato un chiaro richiamo al fatto che stavo esercitandomi nelle riprese dalla vite qualora mi fossi ritrovato, per caso, a iniziarne una. Non è la stessa cosa, ma è sempre un buon esercizio.

Questo pone un'altra domanda: quanta quota si perde durante ogni rotazione? Si può recuperare una vite durante l'esecuzione di un circuito? Avevo guardato l'altimetro quando fu il turno di Jason e avevo visto che la perdita di quota per un giro completo era stata di circa 500 ft. Era molto meno di quanto mi aspettavo, soprattutto perché ero certo che un quarto di giro fosse più che sufficiente a recuperare dalla vite. Eseguire una vite completa prima di recuperarla richiese pazienza. Era confortante e un motivo in più per non reagire scompostamente se il velivolo entra in vite, invece bisogna restare calmi e recuperare la vite come ho appena fatto.

Complessivamente, eseguiamo 10 viti quel pomeriggio. Fu certamente molto più piacevole di tutte le altre volte che volai con Jason. Tornai all'aeroporto ed eseguii il mio primo atterraggio con un velivolo con il volantino, che, ovviamente, non fu tanto impacciato, come mi aspettavo che sarebbe stato.

L'esperienza è una grande maestra. Riempie le manchevolezze e dà confidenza in un modo che il libro non può fare. Non restava più dubbio se potevo uscire o no da una vite. Nessuna lettura mi diede una tale fiducia. Lo fecero quei 45 minuti di volo.

Vi consiglio caldamente di cercare un istruttore cui piaccia insegnare la vite e un velivolo che sia approvato a eseguirla e volarci per 45 minuti, se non altro per la ragione che è una buona

