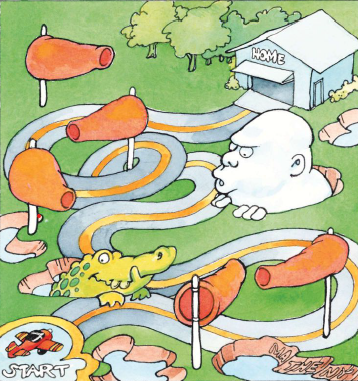
Traduzione dell’articolo “GAME OF WIND” di Dave Matheny tratto dalla rivista Sport Aviation di febbraio 2018.

VENTI INTENSI POSSONO AVERE EFFETTI NEGATIVI ANCHE DOPO UN BUON ATTERRAGGIO.

SOMMARIO

L’autore, che ha scritto anche “Blown away” a gennaio 2018 (*Spazzati via, ndt*) sull’ancoraggio corretto del velivolo, riporta i comportamenti principali in caso di condizioni ventose che rendono particolarmente difficile l’atterraggio e il decollo, particolarmente per i velivoli light sport e gli ultraleggeri. Conclude affermando che vale sempre restare con i piedi per terra, cioè valutare bene le condizioni di vento, il proprio velivolo e le proprie capacità.

Ero appena atterrato con il mio Quicksilver MX Sprint in una situazione di vento con raffiche trasversali e provavo un’enorme sensazione di aver fatto tutto bene, perché non avevo rotto nulla. Ero veramente felice di essere atterrato in sicurezza. Era stata una cavalcata al parco dei divertimenti, sbattuto da ogni parte da raffiche irregolari, ciò che capita quando solo il velivolo pesa quasi il doppio del tuo peso. Ma ora sono a terra ed è una splendida giornata di sole. Pensavo di sciogliere tutta la tensione quando mi accorsi di alcune cosette, come un odore di pascolo. Aprii le dita della mano destra una ad una, lasciando l’impugnatura della barra.

Infatti, faceva veramente caldo e il vento soffiava a raffiche da nord-ovest, di traverso alla pista diretta est-ovest. Il rullaggio di rientro divenne una sgroppata selvaggia dopo l’altra, scartando senza controllo nel vento e correndo vicino ai rovi che bordavano la pista d’erba larga 25 ft. Dare timone per contrastare le raffiche e tenere giù il muso era ciò che potevo fare, specialmente per l’elevato diedro del Quicksilver MX. Ad un certo punto una raffica laterale caldissima investì l’ala sinistra e, appena me ne accorsi, come il passeggero incapace di fare alcunché per fermarla, l’ala destra sbattè al suolo. La raffica, invece di proseguire come avevo pensato, divenne più intensa. Il longherone principale destro fu premuto sempre più forte contro il suolo, finché si ruppe.

**Cavalcate selvagge a terra.**

Il mese scorso, nell’articolo “Blown away”, scrissi qualcosa sui modi corretti e non di ancorare al suolo un velivolo lasciato all’aperto. Questa volta, lasciatemi raccontare il tormento dalla pista all’hangar (o viceversa) con vento forte.

Le storie di cavalcate selvagge durante il rullaggio sono tante. Un amico pilota, Kevin Szalapski EAA 792226, raccontò di un atterraggio con il suo triciclo Airborne XT-912 sulla pista 28 a Osceola, Wisconsin (KOEO), con intensa brezza da ponente. Vide alcuni amici sul lato sud della pista e si diresse da quella parte verso l’hangar. Dopo un attimo, con il vento in aumento, cambiò direzione e si diresse verso il suo hangar sul lato nord della pista. Appena attraversata la pista, una forte raffica lo spinse in avanti sulla destra. Non potendo rallentare il velivolo con il solo freno anteriore, si infilò nel fossato e poi nel campo arato, che per fortuna lo bloccò. Arrivarono gli amici e gli diedero una mano a venire fuori. Unico danno fu un bagno di fango per il velivolo.

Ma c’è di peggio. John Top aveva tirato fuori il suo Maule con ruotino di coda del 1963 per un volo il giorno prima di un giro pianificato degli stati dell’ovest. Il vento era da sud a 12-15 mph e l’unica pista disponibile era quella est-ovest dell’aeroporto Red Wing Regional (KRGK) al confine con Minnesota e Wisconsin. Dovette usare tutto alettone per mantenere abbassata l’ala controvento. Appena staccatosi dalla pista, vento in coda, una raffica stimata a 25 kt gli sollevò la coda e percorse il velivolo finché esso piantò il muso nel suolo. Cercò di spostarsi sul sedile posteriore, ma senza aiuto, poi il velivolo fu rovesciato dal vento.

Molto scoraggiato, lo vendette in quella condizione a due persone che intendevano restaurarlo. John smise di volare del tutto. (quando avvenne ciò, la sua decisione andò a mio favore perché mise in vendita anche l’hangar poco prima che io ne cercassi uno).

**Un coccodrillo sulla mia strada.**

Bene, forse non si tratta di un vero coccodrillo penso però che potrei preferirne uno alle raffiche intense, irregolari. Troverete due comunanze in questi racconti, oltre a trovarsi al suolo: il pilota trasformato in semplice spettatore, quasi un idiota; un vento a raffiche intense.

I piloti realmente odiano diventare dei semplici spettatori quando avvengono simili eventi alle loro macchine volanti. Vogliamo avere il controllo, tanto che occasionalmente siamo intervistati da psicologi e sociologi che desiderano sapere perché siamo così rigidi al riguardo di tutto ciò. La risposta non è un mistero: durante il volo quasi sempre c’è un modo solo di fare bene una cosa e vogliamo essere sicuri di scegliere proprio quella.

Quando il vento diventa forte, a raffiche, il consiglio normale, e mi sono accorto che funziona sempre, per un velivolo con triciclo anteriore (non con ruotino di coda) è questo:

**Quando il vento arriva di fronte e di lato**, tieni su equilibratore e alettoni (se ci sono) dalla stessa parte del vento. Il modo per ricordarmelo è “Sali mentre viri contro vento”.

Se, per esempio, il vento arriva di fronte e da sinistra: equilibratore su, alettone sinistro su. Se il vento è di fronte e da destra: equilibratore su alettone destro su.

**Quando il vento arriva da dietro e da un lato** “allontanati subito dal vento”.

Vento da dietro e a sinistra: equilibratore giù e alettone sinistro giù. Vento da dietro e a sinistra: equilibratore giù e alettone destro giù.

È la stessa cosa per i velivoli con due comandi. Con le prime serie dei Quicksilver MX e con numerosi altri precedenti aeroplani senza gli alettoni, dovete ancora mantenere i comandi molto prossimi a queste linee guida: equilibratore giù, timone (se collegato alla barra) in verso opposto al vento. L’Ercoupe è un caso speciale. Esso è stato prodotto sia con che senza comando del timone e molti sono stati modificati dall’inizio e hanno aggiunto i pedali per il timone. Nel modello basico dell’Ercoupe, il ruotino di prua è l’unico mezzo per mantenere il controllo direzionale a terra e in qualche caso mantenere un alettone giù può essere in contrasto con la necessità di azionare il ruotino in maniera indipendente. Ci sono un sacco di combinazioni oltre a queste e ogni pilota dovrà decidere se tentare il rullaggio con vento forte.

Queste sono le linee guida per i venti trasversali. Con quelli in arrivo solo dal davanti, di solito io mantengo l’equilibratore su (prendendo quota controvento), a meno che facendo ciò senta che il muso può picchiare. “Sento” (*Feel like*) è personalissimo. Lo so, ma stiamo parlando di velivoli leggeri con forte vento e una fuggevole personale impressione può essere tutto ciò su cui basarsi. Dando per buone le nostre momentanee impressioni, esse non ci avrebbero detto di restare in hangar dall’inizio.

Con il vento in poppa, la regola è mantenere giù l’equilibratore (picchiare). Ancora, vale per velivoli a triciclo anteriore.

Fronteggiare le raffiche richiede pazienza, abilità e una buona dose di fortuna. Anche se molti piloti lo sanno già, il motivo per cui molti velivoli convenzionali si mettono al vento durante una raffica è che il timone funziona come una banderuola. Nell’esempio fatto all’inizio del racconto, quando una raffica mi ha sollevato fino a rompere il longherone, è possibile che un pilota con maggiore esperienza si sarebbe accorto che stava arrivando e si sarebbe messo controvento in tempo. Si tratta comunque di una buona tattica base, portare il muso controvento per sostenere le raffiche, purché abbiate una pista o una bretella ampie. Fate sempre attenzione ai velivoli che atterrano o decollano in pista.

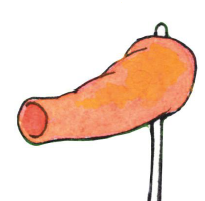
**Velivoli con ruotino di coda.**

Non ho competenze sui taildragger, che richiedono una conoscenza specifica. Un articolo come questo non è il luogo per imparare a rullare uno di questi con vento forte, ma l’ho girato a Mark Weinrich già pilota di aerei di linea e proprietario di due biplani con ruotini di coda presso il mio campo, il Red Wing. Secondo Mark la posizione dell’equilibratore è critica e la scelta tra su (aiuta a mantenere il ruotino al suolo e efficace con vento frontale) e giù (aiuta a tenere alta la coda con il vento in coda) è argomento di discussione. Mi sento di spingere i lettori di queste righe a rivolgersi al riguardo al loro istruttore di tailwheel.

**Velivoli a triciclo anteriore.**

Quando non disponete di alettoni, timone o equilibratore, avete bisogno di essere affrontato in maniera differente. Larry Mednick, EAA 684015, presidente di Evolution Trikes, afferma che non c’è un totale consenso sull’argomento, ma che è sua opinione che, in molti casi, è sufficiente mantenere le ali livellate, anche se può facilitare mantenere l’ala sopravvento un po’ bassa. “Tuttavia in molti casi sarebbe meglio fosse quasi neutra” afferma e “troppo bassa può diventare eccessivo”. Se un’estremità si punta sul suolo, il pilota deve darsi da fare per sostenerla.

Se l’ala controvento rimane sollevata, il risultato può essere disastroso come per un velivolo convenzionale perché si ribalta.

Kevin consiglia di tirare la barra in pancia e di mantenere le ali livellate con ogni vento, di traverso o no. “Vento trasversale intenso è il peggio che può captare al suolo perché un’estremità alare può restare immobilizzata al suolo e la forza del vostro braccio non riesce a riportarla in orizzontale”, afferma. Una volta in volo, il velivolo è più maneggevole, ma se le raffiche sono superiori alle 20 mph “sarebbe meglio lasciare il mezzo in hangar e non rischiare il danno che potrebbe capitare già durante il rullaggio”.

**Quando il gioco non vale la candela.**

Queste linee guida per il rullaggio sono le medesime sia prima del decollo che dopo l’atterraggio. Me c’è una differenza importante, anche se non nella tecnica. Dopo l’atterraggio, l’obbiettivo è raggiungere in sicurezza l’hangar o l’area di ancoraggio. Prima del decollo, il pilota può scegliere di non decollare e restare in hangar o ancorato. Come ho ripetuto in molte occasioni in articoli del genere, noi siamo *piloti sportivi*, voliamo per il piacere di farlo, non in qualche missione per un vaccino salvavita per un bimbo che non può sopravvivere ancora un paio d’ore senza. Di solito scegliamo di rimanere a terra.

Per quanto riguarda come giocare la partita col vento: io non ho sono sceso nei particolari. È tutto quello che so, le maniche a vento contraddittorie si aggiungono al divertimento, mentre, stando al principio della difficoltà crescente, io considero il coccodrillo e la caverna prima di affrontare il pericolo, cioè la bufera. Giusto per rimanere coi piedi per terra!