La virata dell'uomo morto

Scritto da Franco Di Antonio

Porta questo funereo nome una particolare manovra, piuttosto nota in aviazione, recentemente assurta agli onori delle cronache giornalistiche dopo un incidente che ha coinvolto Steve Appleton, presidente ed amministratore delegato della Micron Technology, una azienda elettronica nota nel mondo.

Appleton era un guru dell'industria dei semiconduttori ed aveva portato l'azienda che guidava a successi straordinari, ponendola all'ottavo posto nel mondo tra le imprese produttrici di componenti, immediatamente dopo l'italiana ST Microelectronics. La passione e l'energia di Steve hanno lasciato un marchio indelebile alla Micron, alla comunità dell'Idaho e all'industria delle tecnologie in generale, si legge in un comunicato del consiglio d'amministrazione della Micron, che ha una filiale anche in Italia.

La storia di un importante dirigente dell'industria elettronica finisce dunque a 51 anni, a causa di un incidente aereo. Il dirigente della Micron si dedicava a numerosi sport anche a livello agonistico, come il tennis, praticava anche immersioni, surf, wakeboard (lo sci nautico con la tavola), motociclismo, gare di rally, ed era cintura nera di taekwondo. Ma la sua principale passione, oltre che per i semiconduttori, era per l'aeronautica.

In possesso di licenza di volo per plurimotori e di abilitazione per esibizioni acrobatiche sia su aerei ad elica che a getto, Appleton si esibiva regolarmente in manifestazioni aeree con ottimi risultati, e con oltre 25 anni di volo sulle spalle si poteva definire certamente un pilota esperto e qualificato. A volte però la miscela pilota esperto - aereo difficile, diviene esplosiva.

Steve stava infatti pilotando il suo Lancair IVP-TP, aereo leggero di categoria Experimental. Si tratta in pratica di un autocostruito dalle prestazioni elevatissime: quattro posti, pressurizzato e propulso da un motore a turbina in grado di fargli raggiungere 30.000 piedi di quota e 300 nodi di velocità. Una macchina "spinta" sulle cui particolari caratteristiche di manovra, che avevano portato a numerosi incidenti, sia la FAA che l'NTSB avevano già messo in guardia gli utenti.

L'aereo (matricole N321LC) era appena decollato dall'aeroporto Gowen Field (KBOI) di Boise nell'Idaho, città natale di Steve, quando ha subito una piantata motore. Le ragioni dell'incidente paiono tutte correlate alla manovra eseguita dopo questa piantata motore. Appleton infatti ha richiesto il rientro immediato, quello che in gergo si chiama "cappio", ovvero una virata che fa invertire il senso della rotta all'aereo per riportarlo nel più breve tempo possibile sulla pista da dove era decollato.

La chiamata radio è chiara in proposito: "*321 Lima Charlie, vorrei virare per tornare indietro, ... e atterrare... sto tornando*", il tutto con la concitazione che si può ben capire in un momento del genere. Alcuni istanti dopo l'aereo si schiantava a pochi metri dalla pista.

E' questa la manovra che gli aviatori chiamano "la virata dell'uomo morto": nonostante il

La virata dell'uomo morto

Scritto da Franco Di Antonio

fenomeno dello stallo nelle virate accentuate e a bassa potenza sia ben noto, di fronte alla vicinanza della pista molti si fanno tentare da questa manovra, molto difficile da fare senza inconvenienti, con l'aggravante nel nostro caso della quota molto bassa, cosa che non lascia spazio per azioni di correzione.

E' una delle più discusse manovre in campo aeronautico, in quanto sin dai primi giorni dell'addestramento i piloti vengono messi in guardia dal fatto di farsi condizionare dalla voglia di tornare sulla pista in caso si perda il motore in decollo: fare un cappio sembrerebbe la cosa più ovvia, però "mamma aerodinamica" è in agguato, e una volta perso l'apporto della propulsione fornita dal motore, diviene "matrigna".

Durante una virata, oltre al peso dell'aereo, a comporre il bilanciamento delle forze partecipa anche la forza centrifuga che fa aumentare il peso dell'aereo (peso apparente), e la velocità a cui stalla l'ala è superiore a quella normale: occorrerebbe aumentare la potenza, ma in mancanza di motore l'aereo si comporta come un aliante, e se si compisse una virata con perdita di quota l'effetto della forza centrifuga sarebbe bilanciato: è in sostanza una manovra acrobatica (virata sfogata), e un pilota acrobatico esperto può essere indotto a praticarla anche in condizioni estreme.

Se però si accentua troppo la virata, l'alettone esterno può risultare molto abbassato e quindi incrementare l'incidenza totale risultante del profilo alare esterno, facendo stallare la semiala esterna alla virata. Si avrà quindi una repentina inversione del senso dell'inclinazione in virata dell'aereo, con istintiva correzione del pilota che aggraverà la situazione, facendo avvitare l'aereo in senso opposto a quello della virata impostata. Se si ha quota sufficiente, si dovrà centrare la barra di comando e spingere il muso verso il basso per rompere la condizione di stallo...

...nel caso riportato, l'aereo aveva iniziato la manovra di rientro a non più di 300 piedi dal terreno: troppo poco per correggere uno stallo in virata senza motore.

(28 febbraio 2012)