

Traduzione dell'articolo "NOW WHAT DID I FORGET?" di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di novembre 2013.

IMPRIMERE NELLA MEMORIA CON L'ESERCIZIO E LA SEQUENZA.

CHE COSA HO DIMENTICATO?

SOMMARIO

Suggerimenti dell'autore su una modalità per trovarsi pronti all'azione nei momenti critici e non dimenticare le azioni da eseguire: servirsi di acronimi, sequenza apposita di lettere, logici e sequenziali da memorizzare. Essi non sostituiscono le check lists, ma permettono di essere richiamare rapidamente alla memoria le azioni da eseguire in quella condizione di volo. Può essere particolarmente utile in situazioni di emergenza vera o presunta. Suggerisce anche il criterio da seguire per costruire da se stessi la propria sequenza.

Se vi siete trovati in testata pista, pronti per il decollo e vi siete domandati se potreste aver dimenticato qualcosa, non siete soli. Anche se abbiamo completato la check list, spesso ci troviamo a dubitare ancora della situazione e ad essere colpiti dalla sensazione del dubbio di aver trascurato qualcosa. Dopo tutto, le check lists non sono perfette. Non richiamano tutto ciò che abbiamo imparato o tutto ciò che costituisce una giusta precauzione a portata di mano.

Che ci troviamo in decollo, in atterraggio, in crociera o in emergenza, siamo poco presenti nell'affrontare la situazione o anche solo per controllare il traffico circostante in uno spazio poco confortevole. Quando capita ciò, possiamo servirci di mezzi veramente semplici per aiutarci in quella situazione e restar fuori dai report del NTSB.

Parole inconsuete.

Un modo per guidare il gioco è l'esercizio della memoria. Ci sono delle parole strane o degli acronimi che possono aiutarci a ricordare ciò che dobbiamo fare. Per fortuna, ci sono molte tecniche di ogni tipo che ci possono aiutare nelle diverse fasi del volo.

Quando si arriva al punto del controllo finale, proprio prima di entrare la pista per il decollo, un semplice richiamo è BLT, che sta per booster pump (da avviare se richiesto), luci (accendere strobe e/o faro d'atterraggio) e transponder (modo C).

Per gli strumenti di volo in condizioni marginali, o in uno spazio aereo affollato, una scelta migliore può essere BLITTS (booster come richiesto, luci, strumenti, transponder, tempo e sicurezza). Il controllo degli strumenti richiede di verificare l'accordo tra girodirezionale e bussola, accertarsi che l'altimetro sia regolato. La registrazione dell'orario effettivo di partenza predispone l'orologio per il piano di volo e ci aiuta a controllare il consumo di combustibile per il volo. Sicurezza vuole che ci si guardi intorno e si ascolti per capire il traffico aereo e altri potenziali rischi nella zona come volatili, animali e variazioni meteo repentine. Ad uso esclusivo dei soci Cap Pagina 2 di 3

Una volta che siamo in crociera, possiamo servirci di MPG per miscela (regolare), elica (regolare) e benzina (selezionare il serbatoio giusto, poi spegnere boost, spegnere le luci). Io lo uso ogni volta che cambio la quota di crociera. Altro buon richiamo per il controllo in crociera è CRUISE, che ricorda di chiudere i flabelli (se ci sono), regolare le radio (comm e nav), carrello (bisogna retrainarlo, vero?), strumenti (altimetro e DG), sicurezza (richiamarla) e motore (regolare potenza, miscela e elica).

Un buon richiamo per l'atterraggio è GUMPS, che ci ricorda il combustibile (accendere la boost se richiesto, selezionare il serbatoio giusto), estrarre il carrello, regolare la miscela (ricca per l'atterraggio), selezionare alti RPM dell'elica e assicurarsi che le bretelle di sicurezza siano allacciate.

Uno dei momenti più frenetici in cabina è quando si inizia un avvicinamento strumentale, e in quel momento è veramente facile scordare un paio di dettagli importanti. Un richiamo per accertarci che siamo pronti all'avvicinamento è WRIMTM (pronunciato "rim tim").

"W" significa meteo, che di solito vuol dire prendere informazioni ATIS incluso il vento e la regolazione locale dell'altimetro. Il successivo vale per le radio - dobbiamo accertarci che tutta l'elettronica di navigazione sia regolata per l'avvicinamento. "I" sta per strumenti, incluso il DG, la prua, l'altimetro e tutto ciò che dev'essere regolato. Poi "M" sta per minimi, verificare la quota minima di discesa (MDA) o la quota di decisione (DH) e la visibilità per un atterraggio in regola. "T" sta per tempificazione dell'atterraggio (se è un atterraggio tempificato). La "M" finale sta per procedura di mancato avvicinamento, almeno la prima prua e la quota.

Se c'è una cosa che i piloti strumentali gradiscono, è l'inserimento per l'attesa strumentale. Per questa manovra, le sei "T" rappresentano alcuni dei passi importanti per l'ingresso corretto nella procedura di attesa. Mentre la variazione delle mappe assorbe tanto "divertimento" (leggi come confusionaria) rispetto all'ingresso in attesa, le sei "T" costituiscono ancora una buona pratica per rimanere in pista. Stanno per virata, tempo, transizione, sintonizzazione, colloquio, prova (turn, time, tune, transition, talk, test).

Turn significa iniziare la virata necessaria quando si attraversa il punto di riferimento. Time ricorda di iniziare il conteggio per il braccio esterno del circuito di attesa. Poi tune sta per regolazione delle radio di navigazione per il braccio interno del circuito. Transition sta per configurare il velivolo per l'attesa, cioè decelerare, regolare miscela elica flaps, etc. Talk significa riportare all'ATC che siamo in attesa e la T finale è la prova per assicurarci che il DG sia in accordo con la bussola.

Ora usiamoli.

Mentre la mnemonica rappresenta un gran mezzo per incrementare una check list, altro mezzo di aiuto è la sequenza (flow). Per sequenza intendo la successione pratica da seguire per completare le voci della lista. Questo ci aiuta a procedere lungo un percorso logico e conseguente, facile da ricordare e da seguire. Se usiamo costantemente la sequenza, è proprio difficile saltare una voce, a meno che siamo sciatti, superficiali e non introduciamo realmente dei comandi o delle voci nella sequenza. Ad uso esclusivo dei soci Cap Pagina 3 di 3

La sequenza può avere dei vantaggi diversi rispetto a quelli della lista scritta del tipo "fare questo". Primo, molte liste, soprattutto quelle per i vecchi velivoli, sembrano in ordine casuale. Se le seguiamo, saltiamo da una parte all'altra della cabina cercando di fare tutto. Secondo, la sequenza è più semplice da imparare, perché segue un percorso fisico. Infine, il suo uso mantiene lo sguardo su strumenti, comandi e traffico, invece di dirigerlo sulla lista.

Le sequenze sono particolarmente utili per le procedure d'emergenza, quando dobbiamo reagire rapidamente e correttamente; ma lo sono anche per quelle normali. È solo un richiamo, ci serviamo delle sequenze per eseguire le azioni e poi seguiamo la check list per controllare ciò che abbiamo fatto.

Quando si prepara una sequenza per il nostro velivolo, bisogna seguire alcune semplici regole. Per prima, essa deve richiamare le voci presenti nella check list del costruttore, o almeno quelle fondamentali da memorizzare comuni a molte liste d'emergenza. Essa deve seguire un percorso logico e richiamare prima gli elementi più importanti. Per esempio, dato che la causa più probabile della piantata motore è l'esaurimento del combustibile, ha senso accendere la boost e selezionare i serbatoi prima di verificare l'accensione o aprire l'aria calda al carburatore.

Una sequenza per il riavviamento in quota del Cessna 172, potrebbe assomigliare a un percorso a "L" invertita in cabina. Iniziando dal controllo del selettore posto tra i due sedili anteriori per assicurarsi che sia in posizione "ON". Quindi spostarsi in alto, sulla parte bassa del pannello strumenti e continuare da destra a sinistra. Regolare la miscela a tutto ricco. Ridurre il gas al minimo, poi avanzarla lentamente. Spostare la manetta in questo modo può aiutare a togliere il ghiaccio e aumentarla dopo l'arricchimento della miscela può facilitare la ripresa del motore. Poi, mettere l'aria calda al carburatore e quindi controllare i magneti. Infine controllare che l'arricchitore sia inserito e fisso.

Questa sequenza contiene tutti gli elementi stabiliti nella procedura d'emergenza, ma richiede solo pochi secondi per l'esecuzione. C'è di più, lo stesso flusso base può essere utile per mettere in sicurezza il motore o con qualche adattamento per affrontare l'evento dell'incendio al motore. La sequenza non è utile solo per semplificare le procedure, ma lo stesso percorso fisico ci permette di non saltare dei passi cruciali nel processo.

Non c'è alcun sostituto alla check list, ma ci sono certamente modi per aiutarci a ricordare cosa si deve fare e completare in un ordine abbreviato. L'utilizzo della mnemonica e della sequenza può aiutarci a trovarsi sempre al meglio delle nostre capacità e pronti sul velivolo.