

Traduzione dell'articolo "ARE YOU BEING SERVED?" di Mark Phelps tratto dalla rivista Sport Aviation di gennaio 2014.

OPPURE È LA TECNOLOGIA IL TUO PADRONE OGGI?

SCHIAVI DELLA TECNOLOGIA O NO?

SOMMARIO

Discussione agevole sui vantaggi e sui limiti posti dall'uso dell'avionica digitale, che essendo di sua natura logica, preimpostata e perciò complessa, può non consentire al pilota poco addestrato di goderne i vantaggi a fondo e anche di metterlo in seria difficoltà se non si mantiene costantemente aggiornato.

Ancora dopo tante ore spese per ripulire il computer di famiglia, la domanda mi è balzata alla mente improvvisamente: è possibile determinare il rapporto tra le ore spese per seguire le tecnologie e quelle risparmiate con i benefici della stessa tecnologia? Forse dovrei richiedere un permesso per studiare l'argomento, ma richiederebbe troppo tempo per calcolarlo.

Per quanto possa essere interessante questo rapporto ora su ora, il primo difetto nella impostazione matematica è che talvolta la tecnologia non fa risparmiare tempo, ma ci aiuta a fare cose che non sapremmo fare senza di essa. Non ci fa risparmiare tempo collegarsi all'Internet Movie Database per conoscere la cantante che ha interpretato la sorella anziana del protagonista in un film gradito a partire dal 1970, ma non migliora la vostra vita. Potrebbe anche comportare facilmente qualche discussione amichevole.

Certamente la tecnologia dell'aviazione è quella che fornisce i migliori esempi di come arricchisca la nostra esperienza. È difficile quantificare quante ore potreste avere risparmiato per eseguire un bel volo di mezza estate con l'aiuto della tecnologia imbarcata per il rilevamento dei temporali o quanto più fiduciosi siete diventati quando disponete della capacità ADS-B volando in uno spazio aereo affollato.

Qualche volta potreste infine accertarvi che avete risparmiato X miglia di strada servendovi direttamente del GPS (e pianificando il volo per esempio tramite FltPlan.com che fornisce l'informazione come parte di un processo). Potreste anche essere capaci di valutare esattamente quanto tempo avrete risparmiato volando con un forte vento in coda che non avreste mai saputo fare. O calcolare quanto più distante siete andati per evitare un fronte temporalesco se non lo aveste visto presentarsi sul vostro schermo durante il volo. In molti casi, non avreste semplicemente decollato senza le informazioni aggiuntive disponibili tramite il satellite.

So di certi piloti che agitano il dito per mettere in guardia al riguardo di tale capacità. Dicono "Va tutto bene finché non si guasta". Oppure "Da un falso senso di sicurezza al pilota". È vero. Proprio come per tutti gli strumenti i piloti dovrebbero addestrarsi a volare con un cruscotto parziale, si dovrebbe andare senza sapere che abbiamo bisogno costantemente di essere certi di "quali se" ci accompagnano in volo con questi bei pannelli. Ci dovrebbero essere sempre i piani B (e C, D e E), qualora uno o due di quegli aggeggi andasse in avaria nel momento sbagliato.

Ma ciò non significa che non dobbiamo usarli per nulla. Gli istruttori di volo cieco della seconda guerra mondiale inculcavano nei loro allievi di "credere ai loro strumenti" anche se qualcuno avrebbe potuto guastarsi e talvolta è avvenuto. I gyros hanno salvato molte vite, specialmente volando col brutto tempo che spesso era presente sull'Europa. Più importante per lo sforzo della guerra, essi resero possibili delle missioni che non sarebbero mai state eseguite senza la capacità di penetrare le nuvole e questa capacità tecnologica certamente ha aiutato ad accorciare la guerra.

Ciò che è molto differente oggi è la varietà della tecnologia disponibile e la velocità del suo cambiamento. Ogni costruttore di avionica da cruscotto ha la sua bella idea sull'interfaccia con la persona, perciò ogni approccio è un po' differente. Gli scopi delle capacità di una navigazione basata sul GPS sono lontanissimi da quelle del VOR e dell'ILS del passato, senza citare i benefici aggiunti delle informazioni del meteo, del traffico e del terreno, della visione digitale e degli autopiloti avanzati. Scommetterei che al di fuori dei piloti militari, di aerolinea e di grandi aziende, due piloti non volano esattamente nello stesso modo.

Con la rapida evoluzione del software e delle capacità degli equipaggiamenti, le procedure sono in costante cambiamento. Il che significa rivedere continuamente le tecniche di volo, almeno per i piloti strumentali. È ancora possibile volare in un semplice VFR con un velivolo semplice come si faceva negli anni 1930 e che è una splendida cosa. È anche possibile ancora volare un complesso mono o bimotore da trasporto e non in IFR. Per esempio, Patty Wagstaff si serve di un Bonanza K35 per eseguire trasporti da e per la Florida e la California e non vola mai in IFR. Dovete solo accettare le inevitabili brevi soste e i ritardi.

Quando si arriva al volo strumentale, ognuno sviluppa il proprio impianto. E quel sistema evolve e si espande con nuovi equipaggiamenti e ulteriore addestramento. Per quanto alcuni piloti vogliano stabilire un qualcosa di stabile con esso (sto pensando a me stesso), il rapido sviluppo del software e dei componenti correlati lo può trasformare in una sfida. Proprio come gli smartphone e i computer portatili, potete restare indietro se vi fermate troppo a lungo.

Usando per il volo i miei strumenti, sono obbligato a cambiare la mia tecnica di pilotaggio e ultimamente è migliorata. Ma il cambiamento mi è costato qualche inciampo e talvolta si è anche verificato.

Anche se l'ho acquistato nel 1999, io potrei volare il mio vecchio V-Bonanza in IFR, ma con grande cautela. Non c'era un autopilota oppure un GPS a cruscotto, perciò ero limitato alle carte/U (il VOR solo per i viaggi). Non mi ero mai cimentato nel volo manuale in nube per lunghe durate. D'altra parte, avevo mantenuto l'iscrizione al meteo XM completo sul mio GPS 396 portatile della Garmin con le preziose informazioni di volo che mi fornisce. Come risultato, il mio tipo di volo era un mix di pianificazione dettagliata di vecchio stampo servendomi di carte a bassa quota e circuiti di avvicinamento, bilanciato dalla disponibilità della navigazione GPS molto semplificata e dalla riproduzione sul video dell'informazione meteo.

Come pilota VFR, non mi dovrei avventurare in situazioni che prevedano anche lontanamente nuvole basse. Ma sono fiducioso nel volo manuale stando sopra o sotto gli strati nuvolosi, per cui volavo tranquillo non gravato dalla paura di evitare le nubi o di trovarmi col vento in coda. Era una buona combinazione e mi ci trovavo bene.

Poi è arrivata l'era degli iPad e decisi di lanciarmi nel mare della carte semplificate dell'ADS-B e nella sovrabbondanza d'informazioni. Acquistai un iPad e le varie app. Mi piacciono ForeFlight e WingX Pro, e non potete immaginarvi la qualità delle immagini delle Jeppesen, ma le inserii nel Garmin per un paio di ragioni. Avevo comprato un ricevitore Garmin 39 ADS-B e mi piaceva l'idea che le app. replicassero molte delle procedure che usavo sul mio vecchio 396. Le app. che facevano da database per le carte erano evolute in uno dei più sofisticati sistemi avionici.

Mi trovai in difficoltà quando Garmin aggiornò le sue app. e una nuova versione non girava bene sul mio vecchio iPad 1 (l'avevo comprato circa due anni prima). Ma recentemente mi aggiornai con un iPad 4 e ora sono di nuovo in pista per capire come ricavarne i vantaggi da tutte le sue capacità. È piacevole, ma richiede molto tempo.

Il punto è che i piloti non possono più imparare un generico meccanismo di volo IFR, come servirsi del VOR durante il volo e qualche tipo di VOR e ILS per l'avvicinamento alla destinazione. Adesso, i piloti sono virtualmente forzati a creare per sé stessi i propri impianti e procedure in base agli equipaggiamenti che hanno scelto e le informazioni che ritengono essere le più importanti per il loro modo di volare. Piaccia oppure no, siamo immersi in una corsa determinata da una tecnologia in espansione. Sta a noi mantenere la velocità. La parte migliore è che i benefici possono essere cospicui.