

Traduzione dell'articolo "A FUNNY STORY ABOUT CHECKLISTS" di Charlie Precourt tratto dalla rivista Sport Aviation di marzo 2017.

"MA QUESTO QUI NON SA COME SI FA VOLARE QUESTO COSO?"

IMPORTANZA DELL'USO DELLE CHECKLISTS

SOMMARIO

L'autore racconta, anche in modo didattico, la propria esperienza sull'uso delle liste di controllo per evidenziarne l'importanza ai fini della sicurezza propria, dei passeggeri e del volo. Non rinuncia, tra l'altro, a esordire con un richiamo alla pianificazione del volo.

Qualche mese fa pianificavo un viaggio col mio Piper JetPROP quando mia moglie mi domandò se avessi potuto dare un passaggio ad Atlanta alla sua amica Michelle. Certo pensai, perché no. Ero diretto a Huntsville, Alabama, e poi a Orlando, Atlanta è proprio sulla strada. Ci ritrovammo in hangar e dopo aver imbarcato i bagagli, tirai fuori la checklist e diedi a Michelle una breve informativa non diversa da quella che un passeggero avrebbe su un volo di linea – dov'è l'ossigeno e come usarlo in caso di depressurizzazione, dov'è l'uscita di sicurezza, etc. – più alcune altre istruzioni su come bloccare e sbloccare la porta, regolare il volume audio, regolare il sedile per il fatto unico di trovarsi in cabina di comando e non in quella solita dei velivoli di linea.

Una volta imbarcati, tirai fuori ancora la lista controlli per il preavviamento, con Michelle che rimaneva seduta pazientemente a guardare. Avviai il motore e estrassi la lista per i controlli prerullaggio, poi dopo aver raggiunto il fine pista, tirai fuori ancora una volta il checklist per i controlli del riscaldamento motore e il pre-decollo.

Tutto ciò che stavo eseguendo lo ripetevo a voce alta per mantenere tranquilla Michelle, lei non aveva mai volato prima d'allora su un velivolo privato.

Come sempre usavo la lista per la salita, il livellamento, la discesa, l'atterraggio e l'arresto del motore. Il volo a Huntsville e Atlanta fu tranquillo e sembrava che lei apprezzasse veramente la sua prima esperienza con l'aviazione generale. La lasciai all'aeroporto DeKalb-Peachtree di Atlanta e ripresi la mia strada.

Una settimana dopo o giù di lì, mia moglie parlò con Michelle dell'esperienza vissuta ed ebbe una strana reazione. Le disse "Sappi che è stata grande, ma lui tirava fuori quel libro perché gli dicesse cosa fare e io mi trovavo a pensare 'ma costui non sa come fare volare questo coso?'" . Mia moglie rise e disse "Michelle, così si immagina che debba essere e se salirai su un altro velivolo leggero e il pilota non lo usa, ti consiglio di scendere".

Così ho imparato che devo considerare un altro elemento per il briefing del mio passeggero: spiegargli che cos'è una checklist e come usarla! Ma la sua reazione mi fece pensare all'impostazione della checklist e alla varietà di modi di usarla a nostro vantaggio. Volo col mio velivolo almeno 30 ore al mese, per cui posso facilmente arguire di avere mandato a memoria la lista dei controlli e in realtà non ho necessità di tirarla fuori, salvo per le procedure d'emergenza. Ma me ne servo con religiosità e qui espongo alcune mie ragioni per le quali le uso.

Un vantaggio è che la checklist mantiene una routine. Quando siete inevitabilmente distratti dalle difficoltà del mondo reale, ritornare alla checklist, una volta che le cose sono inquadrare, vi permette di sincronizzare le cose da fare per la fase successiva del volo. Una difficoltà di cui mi sono accorto sui velivoli della GA è che molti produttori di velivoli distribuiscono una lista di controllo generica per quel modello, anche se quella specifica cellula sarà modificata nel tempo presentando delle differenze di configurazione, avionica, opzioni, etc. la cosa peggiore è la lista che dice "Per i serial numbers X fate ciò", ma per i "serial numbers Y fate quest'altro". Io ho sempre costruito la mia lista controlli personale che mantiene quella del costruttore ma inserisce solo quelle della mia cellula e elimina le voci "non applicabili". Preparare la mia lista mi aiuta a stabilire un flusso o un'abitudine per gestire il mio particolare velivolo.

Le checklists sono normalmente impostate come "domanda – risposta". Significa che prima c'è una voce poi l'azione da eseguire, come "landing gear – down". Consente a due persone di usare la medesima lista insieme. Quando mia moglie vola insieme con me lei legge la domanda (landing gear) e io "rispondo" abbassando il carrello e pronunciando "down" quando vedo le tre luci verdi. Se sono da solo "mi faccio la domanda e mi rispondo" da solo. Ma "domanda – risposta" per una sola voce alla volta è il modo giusto di usare la checklist. La tecnica può essere applicata in alcune condizioni, non sempre. Per esempio, la retrazione di carrello e flaps subito dopo il decollo non devono stare in fondo alla lista. Dovrebbero essere imparate a memoria, e dopo che la fase dinamica è stata eseguita, riferirsi alla checklist consente di assicurarsi che tutte le azioni sono state compiute.

Ricordare a memoria le sequenze e poi riferirsi alla lista controllo è una tecnica utile ma deve avere dei riferimenti logici. Quando sono da solo la applico ai controlli pre-avviamento, ma solo fino a quando devo premere il pulsante di avviamento. Quest'azione, premere il pulsante di avviamento, costituisce un "punto di non ritorno" nel flusso. Punto di non ritorno è il punto che potete anche non eseguire, in qualche caso non eseguire facilmente del tutto. Se trascurate qualcosa prima di questo, si preannuncia un brutto giorno. Sul mio JetPROP ci sono due batterie che possono essere selezionate una alla volta o tutte due insieme. L'avviamento con una sola determina un avviamento caldo, perciò bisogna selezionare "both" prima di premere il pulsante. Allora, quando eseguo il pre-avviamento a memoria, mi fermo al "punto di non ritorno" per riesaminare l'elenco precedente prima di procedere al passo successivo. È una buona idea quella di scorrere la lista e identificare quei punti di non ritorno nelle vostre procedure e stabilirli come punti di sospensione per il riesame del flusso della vostra lista.

Se esaminate bene le checklists del vostro specifico velivolo, potrete riscontrare le diversità con cui si succedono i passi. Le migliori sequenze seguono un flusso logico ed evitano di rimbalzare da un punto all'altro della cabina. Un buon flusso cerca di raggruppare i passi nell'intorno di un solo impianto invece di saltare da uno all'altro in maniera casuale. Talvolta la successione è stabilita per semplificare il flusso, ma altre volte si presenta critica. Disporre il controllo di gas ed elica in sequenza corretta per stabilire la pressione di alimentazione e i giri è una delle prime criticità da imparare nel passaggio su un velivolo complesso. Ma la successione dell'accensione delle luci di rullaggio, di posizione e di anticollisione non sono certamente critiche.

Alcuni punti delle checklists, in particolare quelle di emergenza, devono essere imparate a memoria. Sui velivoli militari le chiamiamo "boldfaces". La checklist del Cirrus sottolinea quei passaggi che devono essere imparati a memoria. Per queste c'è da poco a nessun tempo per estrarre la lista e leggerla. L'avaria del motore a bassa quota è un esempio evidente. Ci sono altri passi che eseguiamo molto raramente, se capitano. Quando si presentano all'improvviso, dovete essere capaci

di ricordarle. Per queste liste, frequenti auto verifiche, come scriverle su un pezzo di carta, costituiscono un buon elemento di assicurazione.

Tutte queste tecniche – domanda e risposta, sequenza mnemoniche fino al punto di non ritorno e memorizzazione diretta dei passi critici di tempo – sono importanti per l'uso corretto delle checklists. Le vostre liste non dovrebbero contenere delle tecniche o altre informazioni che sono meglio riportate nel POH, ma solo quelle che vi assicurano di essere coerenti con la vostra configurazione in tutte le fasi di volo – e che mostrino ai vostri passeggeri come voi fate volare il coso!