

Traduzione dell'articolo "TRAINING DAY" di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di ottobre 2016.

PREPARARSI ALLE PROVE EFFETTIVE.

SOMMARIO

L'articolaista invita all'addestramento continuo, o comunque frequente, per essere pronti all'evento sfavorevole, sia esso la perdita di potenza in decollo o in volo, la perdita di potenza elettrica, il carrello retrattile che non funziona e così via. Invita, altresì ad esercitarsi ad assumere le decisioni opportune in base all'avaria e alla situazione circostante, cioè a trovare il legame logico tra i vari parametri per effettuare la scelta coerente. Suggerisce, allora, di considerare ogni volo come se fosse un volo d'esame, cioè con tutte le nostre antenne pronte a captare i segnali e a decodificarli opportunamente.

L'altro giorno un mio amico mi ha chiamato per mettermi al corrente di alcune notizie piacevoli. Aveva appena superato l'esame pratico per l'abilitazione al volo strumentale. Ne sono rimasto impressionato. Dopo tutto quest'abilitazione non è così facile da ottenere. Richiede parecchio tempo, studio, addestramento e continuità. Alcuni dicono che è l'abilitazione più difficile da ottenere per un pilota. Eravamo tutti invitati a celebrare l'evento. Però, poiché mi parlò della sua esperienza, della sua preparazione e come aveva condotto il volo prova, riflettei sul modo in cui affrontiamo l'addestramento e la prova pratica.

Ottenere certificati e abilitazioni rappresenta un gran risultato nei punti chiave della carriera di un pilota, ma superare una prova, anche se riguarda un nuovo certificato o un normale riesame, non rappresenta la vera misura del nostro livello di pilotaggio. La vera prova arriva nel giorno in cui qualcosa va storto e siamo chiamati a usare tutte le capacità e conoscenze per condurre il volo a una conclusione sicura.

In una fredda giornata del gennaio 2009 quando il cap. Chesley "Sully" Sullenberger posò l'Airbus A320 sul fiume Hudson con 155 passeggeri a bordo e l'equipaggio, superò la vera prova. Qualcosa andò male, cambiò il volo a motore dell'Airbus in un attimo istantaneamente. Trasferì sull'aliante le sue capacità di volo combinate con la sua esperienza e l'addestramento sull'Airbus. Con l'aiuto di un primo ufficiale e un equipaggio bene addestrati, eseguì un ammassaggio perfetto da manuale sul fiume Hudson. Sembrava uno scenario da prova d'esame, solo che era vero.

Il nostro approccio e la propensione all'addestramento non dovrebbero riguardare l'obiettivo immediato che desideriamo ottenere, ma la prova reale, quella che capita in una frazione di secondo senza avviso.

Procedure di supporto.

Quando arriva il momento dell'addestramento e delle prove pratiche, l'assioma è di addestrarci al modo di volare e di volare come siamo addestrati. L'idea è di rafforzare le procedure che usiamo nel tipo di volo che effettuiamo regolarmente. Non importa se il nostro volo tipico riguarda dei voli a bassa quota intorno al campo di piselli in una domenica di sole o un volo IFR su un Bonanza pressurizzato da e verso aeroporti molto trafficati. In entrambi i casi abbiamo bisogno di alcune difficoltà per mettere alla prova e affinare le nostre capacità. Dobbiamo riesaminare i particolari delle nostre modalità di volo e come assumere le decisioni sia a terra che in volo.

Dobbiamo anche riesaminare le procedure per situazioni anomale e d'emergenza che possono presentarsi in qualunque tipo di volo stiamo effettuando.

Anche i piloti più esperti e meglio predisposti non sono perfetti e pertanto la revisione delle procedure standard è importante per affinare e smussare le incertezze delle capacità e delle procedure. Si tratta di usare le check lists, di scrutare l'ambiente per evitare le collisioni e di effettuare le chiamate radio. Ma si dovrebbero aggiungere la formazione delle decisioni e i processi mentali durante il decollo, per esempio quando retrarre i flaps e il carrello? Quando eseguire la virata dopo il decollo? Considerare inesistente il pannello strumenti durante il rullaggio, il decollo e la salita? Dopo tutto, è la scarsa attenzione a questi dettagli che potrebbe far precipitare gli eventi una volta decollati.

Altro aspetto dell'addestramento dev'essere la focalizzazione su quelle zone delle operazioni che storicamente presentano le maggiori difficoltà. Ci sarebbero gli atterraggi con il vento trasversale, il wind shear o i tocca e va, poiché si tratta di situazioni e condizioni che spesso comportano il risultato di scassare velivolo e pilota.

Altrettanto importanti quanto le capacità stesse sono le decisioni che prendiamo per determinare se abbiamo bisogno o no di quelle capacità. Continuiamo la discesa verso la finale o intravediamo lo sviluppo di un conflitto nel continuare il circuito per evitare un possibile go-around alla richiamata finale?

Il nostro training richiede ancora di rinforzare le procedure di emergenza. Queste sono quelle da prendersi in una frazione di secondo, come la perdita di potenza in decollo o del fuoco a bordo durante il volo. Ma anche quelle più "semplici" richiedono esercizio e addestramento. Sui velivoli con carrello retrattile si devono prevedere tutti i tipi di scenario, come il carrello che non scende e quello che non si retrae. Dobbiamo conoscere le procedure per l'emergenza del carrello e essere capaci di eseguirle come da check list. Ma dobbiamo anche affrontare le decisioni da prendere sulla base degli scenari effettivi. Atterro su questo aeroporto o devio da qualche altra parte che ha migliori infrastrutture e risorse? Atterro su una pista dura o sull'erba? Rischio di spegnere il motore (i motori) in corto finale per prevenire di danneggiarlo durante l'atterraggio? Chi devo chiamare per un aiuto a venir fuori dal problema e forse a trovare una migliore soluzione in volo?

Un altro problema che potrebbe non sembrare urgente al principio è la potenza elettrica. Potremmo ridurre il carico, conservare l'energia elettrica per l'atterraggio e atterrare sull'aeroporto più vicino, semplice. Ma la perdita dell'energia elettrica può comportare ulteriori difficoltà. Per esempio, potremmo non poter estendere i flaps e eseguire un atterraggio senza flaps. Oppure siamo in volo di notte in IFR e restiamo senza luci, senza strumenti di navigazione o di comunicazione. In questo caso, ne abbiamo più che a sufficienza.

Il giorno della prova pratica.

Tutti sappiamo come prepararci per la prova pratica e allora lavoriamo duramente per essere certi che tutto volga a nostro favore. Ci prepariamo mentalmente e fisicamente. Studiamo, ripassiamo e riposiamo bene la notte. Seguiamo un briefing completo sul meteo, eseguiamo peso e bilanciamento e verificiamo peso, centraggio e prestazioni. Eseguiamo un attento e completo prevolo, prendendoci il tempo necessario e usando la check list. Dopo l'avviamento, rulliamo lentamente, controlliamo il traffico, chiediamo le autorizzazioni necessarie e eseguiamo un riscaldamento completo.

Nel giorno della prova, non cerchiamo scorciatoie. Usiamo le check lists, diamo una maggiore attenzione ai particolari e ci fermiamo quando sospettiamo una trappola nascosta. Siamo mentalmente preparati e pronti a ciò che si presenta. Siamo al meglio di noi stessi. Siamo in una buona condizione, quella che dovremmo avere in ogni nostro volo.

Il giudizio finale.

Con questi pensieri in mente, forse potremmo addestrarci con maggiore frequenza. Potremmo esercitare le capacità di cui abbiamo bisogno per affrontare le difficoltà inattese e potremmo esercitarci in circuiti interi e a prendere decisioni che riserviamo per la prova pratica durante ogni volo. In breve, dovremmo trattare ogni volo come fosse una prova pratica. Se ci troviamo a fare cose nel giorno dell'esame che non facciamo durante i voli normali, forse dovremmo domandarci perché non voliamo come ci addestriamo e ci regoliamo di conseguenza.

Mi piace festeggiare gli obiettivi raggiunti come l'ottenimento di un nuovo certificato o abilitazione. E il giorno in cui eviteremo un disastro facendo le giuste azioni quando la situazione va male? Quello sì che è un giorno da celebrare, veramente.