Traduzione dell’articolo “A PATTERN OF CONFUSION” di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di gennaio 2018.

MIGLIORARE LA CONSAPEVOLEZZA DELLA SITUAZIONE CIRCOSTANTE.

SOMMARIO.

L’autore riporta alcuni esempi, validi anche per le piste senza torre di controllo, per richiamare l’attenzione dei piloti a mantenere vigile l’attenzione per acquisire piena consapevolezza della situazione del traffico nell’area circostante il circuito prima di inserirsi in esso col pericolo di incidenti. In particolare, di usare una terminologia semplice e chiara, senza dare per scontato che gli altri abbiano la medesima strumentazione di bordo.

Quando mi fanno la domanda, spesso rispondo che la parte più bella del volo è rappresentata da avvicinamento e atterraggio. Ma la verità è che quella più eccitante e talvolta confusa è l’immissione, senza pericolo, nel circuito per eseguire un atterraggio sicuro. In un solo giorno della scorsa estate, una fila di incontri strani hanno comportato una notevole confusione.

**Posizioni sbagliate.**

Il primo si stava immettendo nel circuito a Block Island, distante una quindicina di miglia dalla costa di Rhode Island. Mi trovavo a poche miglia a nord, concentrandomi sulla situazione del traffico locale, sperando di infilarmi nel traffico senza difficoltà. Un Cherokee era in finale e un Cessna riportava la virata in base. Il mio intento era di inserire il mio Islander sottovento per pista 10. Non mi ero accorto di un Cessna in base, mentre un altro Cessna si materializzò improvvisamente sottovento. Mi inserii nel circuito dietro a quel Cessna, che stava procedendo per eseguire un sottovento particolarmente lungo. Appena virò in base, udii un Cessna chiamare per la virata in finale, ma non riuscivo ancora a vederlo. A richiesta, il Cessna in virata finale confermò di essere sul mare. Mi venne in mente: il Cessna che riportava di virare in finale era proprio quello che si era appena inserito in base. Per qualche ragione, aveva confuso i bracci del circuito di traffico standard.

Più tardi lo stesso giorno, un Aeronca riportò al Westerlay State Airport che stava “cambiando” verso la pista 7. Pensavo che stesse rullando attraverso la pista 7, da cui ero in partenza e la terminologia impropria mi aveva momentaneamente confuso. Perciò aspettai l’attraversamento per trovare pista libera. Un momento dopo l’Aeronca apparì dalla parte di un basso controvento.

I piloti trovano molte strade per creare confusione riportando la loro posizione nell’intento di chiarire la loro situazione nel traffico. Analoga confusione si ingenerò più tardi nella medesima giornata quando il pilota di un Cessna riportò di essere 5 miglia a nord in dirittura per pista 32. Un altro pilota suggerì 5 a sud e non a nord, se era in dirittura di pista 32. Il pilota Cessna insistette su 5 miglia a nord *e* in dirittura della 32. Proprio quella magia geografica che potrebbe averlo posto in quella posizione *e* in avvicinamento finale a pista 32 per me è rimasta un mistero irrisolvibile fino alla fine.

Spesse volte, i piloti riportano la loro posizione esattamente nella direzione opposta da cui stanno arrivando. Forse guardano il girodirezionale (DG) per determinare la direzione e quindi riportano la posizione in modo errato. Il modo di evitare la confusione è di guardare sempre la parte inferiore del DG quando si dà la posizione, che indica la provenienza e non la direzione dell’arrivo.

Spesso i piloti creano confusione riportando la posizione servendosi di strumenti fissi e assumendo che ognuno sappia dove (o anche dove) si trovano. Nell’odierno spazio ben controllato dove i nuovi avvicinamenti GPS spuntano come i soffioni, è difficile tenere traccia di tutte le possibili posizioni. Certamente, un’unità GPS potrebbe mostrarle tutte su un video, ma non tutti i velivoli o i piloti ne installano uno. Sapere che un aeroplano è in arrivo da GARRD – che significa essere a 10 miglia a ovest di Block Island – diventa un’inutile sintetica informazione, in particolare per chi ne hanno bisogno di una più chiara.

Forse l’approccio migliore è semplicemente di fornire direzione e distanza dall’aeroporto, intenzioni incluse, in modo che ciascuno (allievi inclusi e altri piloti senza strumentazione parlante) saprà dove ci troviamo.

**Una misura per tutti – ma non è proprio così.**

C’è un’altra possibilità di confusione relativa al circuito che riguarda la dimensione del suo percorso. L’addestramento iniziale dei piloti e l’abitudine a volare in una zona possono influenzare la misura del circuito da percorrere, ma volare in circuiti notevolmente larghi o stretti può rendere difficile per il traffico sia individuarlo che mescolarsi con quello già in circuito. Stando all’*Airplane Flying Handbook* (FAA-H-8083-3B), capitolo 7, il braccio sottovento dev’essere eseguito a una quota specifica e a una distanza dalla pista compresa tra 0,5 e 1 miglio. Normalmente i piloti sono addestrati a iniziare la virata in base quando il punto di atterraggio si trova a 45 gradi dietro alla loro ala, che li pone in buona posizione per stabilire una traiettoria di discesa sicura verso la pista in finale. Di solito, i velivoli più veloci eseguono un circuito con bracci più ampi con una finale più lunga, perciò quando ci inseriamo con loro, in particolare sugli aeroporti senza torre di controllo, dobbiamo regolare il nostro percorso di conseguenza.

**Procedure standard?**

I piloti sono tutti addestrati a effettuare un inserimento standard quando si immettono in un circuito di traffico, ma dobbiamo tenere presente che inserimento “standard” è una raccomandazione e non vale per tutte le operazioni. Un aeroplano in volo IFR o che sta facendo pratica con l’avvicinamento strumentale potrebbe volare diretto sulla pista in uso, dalla direzione opposta o verso un’altra pista con delle manovre in cerchio verso quella prescelta. I piloti di altri velivoli sceglieranno piste in base alla loro lunghezza invece che alla direzione del vento. Così come istruttori e allievi talvolta scelgono una pista trasversale al vento per fare esercitazione. Sugli aeroporti senza torre di controllo, dobbiamo lasciar perdere le ipotesi e fare attenzione a chi sta facendo che cosa.

Infine, dobbiamo capire che a volte il traffico IFR e VFR possono trovarsi in conflitto. Quando le condizioni permettono le operazioni VFR sotto il tetto delle nuvole, arrivi e partenze possono seguire le procedure dell’avvicinamento strumentale. A meno che loro stessi mantengano in ascolto sulla frequenza locale, potrebbero sorprendere gli altri o diventare una sorpresa spiacevole per sé stessi. Per chi vola in VFR in tali condizioni, è utile mantenere il contatto audio con la frequenza locale di avvicinamento per avere il quadro generale anche di partenze e arrivi IFR.

**Sintonizzarsi o no!**

I venti del pomeriggio erano ancora favorevoli sulla pista 10 a Block Island, come evidenziato dalla manica a vento, il sistema di osservazione della superficie e i numerosi piloti che riportavano la loro posizione nel circuito per pista 10. Nonostante i notevoli segnali, un Cirrus si inserì nel circuito e atterrò in direzione opposta con vento di sei nodi nel quadrante di coda. Quando il responsabile dell’aeroporto domandò al pilota perché fosse atterrato sulla 28, rispose seccato che nessuno aveva risposto alla sua richiesta di quale pista usare. Forse aveva un “problema alla radio” o forse aveva scordato alcune regole fondamentali.

A volte i piloti si accertano della direzione del vento e dimenticano la complessità della situazione. Volando su laghi o laghetti, è facile rilevare la direzione del vento osservando dove l’acqua è calma. Le pale eoliche, quando girano, sono dirette nel vento (ce ne sono 5 giusto a sud di Block Island). Spesso possiamo determinare la direzione del vento osservando il fumo o la nebbia. Una manica a vento è un indicatore certo della direzione del vento in un aeroporto. Se il vento soffia dalla stessa direzione sugli aeroporti vicini, è probabile che soffi nella stessa direzione dove ci troviamo.

Alcuni piloti stanno iniziando a richiedere con chiarezza quale pista dev’essere usata, ma in realtà è responsabilità del PIC (*pilot in command ndt*) stabilirla su una pista senza torre di controllo. Quando non c’è altra possibilità, sorvolate la pista alla quota del circuito, notate la posizione della manica a vento (o altro mezzo) e poi eseguite la scelta.

Decolli e atterraggi sono senza dubbio la parte più divertente del volo, ma la confusione nel circuito di traffico può rapidamente fare aumentare la tensione e il rischio. Restando attenti, allerta e precisi, possiamo limitare la confusione in vista del circuito di atterraggio.