Traduzione dell’articolo “GOT A STANDARD?” di Charlie Precourt tratto dalla rivista Sport Aviation di maggio 2018.

COSTRUIRSI UN METODO PERSONALE PER VOLARE SEMPRE AL MEGLIO.

SOMMARIO

L’autore sollecita i piloti non professionisti a costruirsi in proprio delle procedure per eseguire sempre nella stessa sequenza le azioni necessarie durante il volo, dall’avviamento fino allo spegnimento del motore. La ragione risiede nel raggiungere un comportamento automatico nelle diverse situazioni abituali e lasciare libera la mente dal vincolo di avere presente tutte le azioni da eseguire in una certa fase del volo e la loro successione. Questo metodo, secondo l’autore, è applicabile non solo al volo in sé stesso ma anche ai tipi di volo che uno compie, alla predisposizione degli impianti di bordo, alla preparazione personale, in sostanza a tutte quelle azioni e attività che ciascuno prevede di eseguire con il proprio aeroplano.

Con quale frequenza vedete voi stessi in volo durante l’esecuzione di una manovra o mentre agite sul cruscotto o configurate lo schermo presentando qualche differenza tra una volta e l’altra? Azionate gli interruttori con un motivo oppure è solo casuale? Se volate spesso con un altro pilota abilitato, è probabile che ci sia una comprensione reciproca sul come affrontate i vari aspetti del volo e lo fate ogni volta cosicché non sorprendete il vostro compagno di volo. Ma per molti di noi che volano da soli, se non c’è un richiamo apposito nella lista di controllo nel manuale operativo, è probabile che ciò che facciamo in ogni volo sia diverso di volta in volta. Se la vostra missione è spostarsi in volo in IFR, fare acrobazia o solo volare per turismo in VFR, ci sarà un vero vantaggio nell’adottare un comportamento personale per l’esecuzione di manovre standard (Standard Operating Practices SOP).

Le lezioni importanti si apprendono talvolta in modo spiacevole. Il NTSB ha da poco pubblicato il rapporto di un incidente fatale di un Learjet causato dalla perdita di controllo durante il circuito di atterraggio in condizioni VFR ma in presenza di forte vento. È diventato un esempio di mancata esecuzione di quanto previsto dal SOP. L’equipaggio era costituito da un giovane pilota con poca esperienza e un comandante esperto. Potete leggere la trascrizione della registrazione nel sito [*www.EAA.org/extras*](http://www.EAA.org/extras). Si tratta di un triste, sfortunato promemoria di come le cose possono diventare terribili quando non si seguono le regole stabilite. In questo caso, il copilota non era autorizzato a trovarsi ai comandi, ma il PIC (*Pilot In Command ndt*) gli aveva permesso di condurre buona parte del volo, poi cercò di riprendere il controllo quando oltrepassò il limite della toccata sulla pista e non interruppe in tempo l’avvicinamento.

I SOP sono comuni per gli equipaggi professionali privati, delle aerolinee e militari e hanno dimostrato di avere un enorme effetto sulla sicurezza. Il concetto alla base dei SOP è stabilire una disciplina che permetta l’esecuzione delle operazioni di volo nello stesso modo ogni volta, rinforzando il muscolo della memoria, riducendo il lavoro del pilota e lasciando libera una porzione del cervello per gli eventi inattesi. Nel caso delle organizzazioni di volo professionale, l’applicazione di SOP stabiliti è spesso obbligatoria, per questo sono chiamate procedure operative standard. Però io preferisco la parola pratiche perché riconosco, come pilota singolo, costruttore ed esercente, che noi dobbiamo mantenere la larghezza di vedute per scegliere da noi stessi metodi e tecniche e per non essere obbligati a quelle prestabilite da un’organizzazione. Il punto importante è scegliere consapevolmente qualcosa di adatto per voi stessi e farlo diventare il vostro SOP, quindi applicarlo.

Mi piace pensare ai SOP come a una via di mezzo tra le procedure, ciò che dev’essere fatto, e la tecnica, ciò che è opzionale. Con il richiamo nel POH, abbasserete il carrello prima di atterrare oppure avrete una pessima giornata. Ma dove eseguire durante l’avvicinamento l’abbassamento è lasciato alla tecnica. Un SOP sviluppato per un velivolo specifico può richiedere l’abbassamento del carrello all’inserimento sulla traiettoria di discesa in ILS perché aumenta la resistenza necessaria per restare in traiettoria senza regolare la potenza. Proprio per questo aeroplano, il SOP determina un minore lavoro del pilota e persistere in questa pratica vi consente di fare bene. È la tecnica migliore tra le tante, ecco perché è inserita come SOP. Non potrebbe essere adatta per un altro aeroplano, dove un’altra tecnica funziona meglio, ma quella SOP è scelta come la migliore per quel velivolo.

Le SOP non servono solo durante il volo. Possono essere estese a molte altre voci della pianificazione del volo che vi consentono di volare in sicurezza. Elementi come i minimi personali per le condizioni IFR, il lavoro quotidiano dell’equipaggio, il massimo numero quotidiano di ore di volo, la minima lunghezza di pista per il vostro velivolo (con la vostra personale capacità), il massimo vento trasversale, i valori minimi di combustibile per il volo e i briefing prestabiliti con i passeggeri, tanto per citarne alcune. Non bisogna spaventare qualcuno per costruire una serie di SOP; si tratta solo di pensare un po’ a come controllare in volo il vostro aereo e allora dovete mettere nero su bianco le vostre scelte.

Potete cominciare a creare le vostre SOP elencando sinteticamente su un foglio come vorreste eseguire il vostro prossimo volo. Cominciando dall’aspetto amministrativo, come il riposo e altri requisiti personali minimi. Per esempio, io limito i miei viaggi in IFR a non oltre otto ore di volo in un certo giorno, aumentabile a dodici ore se ci sono a bordo due piloti abilitati. Inoltre nel mio SOP, stabilisco di atterrare non oltre 14 ore dopo il decollo, 16 se c’è un altro pilota con me. Così facendo mi assicuro di essere vigile al termine del volo.

Stabilite preparazione e pianificazione del volo, si passa a esaminare tutto il volo in successione e si elenca la modalità preferita per ciascuna voce dell’elenco. Per esempio, riguardo al SOP dell’ispezione esterna, io mi riporto sempre di fronte al velivolo dopo avere eseguito il giro dell’aeroplano per uno sguardo d’assieme. Ho esaminato i tappi dei serbatoi, i blocchi d’arresto, la presenza di materiale pericoloso davanti sulla pista di rullaggio, le porte di imbarco, etc.

Pensate ai modi che supponete di impiegare per eseguire decolli, salite, manovre, avvicinamenti e atterraggi. Se disponete di un autopilota, stabilite il vostro modo preferito d’impiego. Con il mio, stabilisco sempre le modalità “roll” e “go around” e una quota prestabilita per il mio primo livellamento. Lo faccio a ogni decollo. Non è richiesto, non è scritto sul POH, ma mi permette di disporre di un punto di partenza coerente a ogni volo per il primo ingaggio dell’autopilota, una volta in volo.

Se installate dei video elettronici, stabilite una configurazione preferita per ogni fase di volo in modo da disporre di fronte a voi delle migliori informazioni in ogni momento. Forse non vi serve la procedura per un avvicinamento strumentale su uno dei vostri displays se state decollando in VFR, ma che dire dello schermo che riporta il traffico aereo?

Altra area nella quale desidero prepararmi un SOP è quella dei richiami ad alta voce. Anche se siete da soli, pronunciare certe frasi costituisce un’ottima abitudine. Per esempio, quando rilascio i freni in decollo, pronunciare “parametri motore buoni”, poi “velocità in aumento”, seguita da “rotazione” quando ho raggiunto il valore necessario, “carrello su” e “flaps su”, etc. mi fa sentire tranquillo. Analogamente per gli avvicinamenti e gli atterraggi, basta scrivere le voci che volete inserire nel vostro SOP al riguardo e dopodiché usarle.

Se la vostra missione è fare acrobazia, allora dovreste disporre di una pratica standard per ciascuna manovra. Velocità di ingresso e quote, potenza da applicare, fattore di carico e riferimenti esterni al variare dei punti durante la manovra. Se volate parecchio in formazione, il vostro SOP potrebbe includere il protocollo radio con gli altri piloti, segnali ottici durante il volo e una serie di base dei parametri delle manovre. La formazione è più semplice quando i membri del gruppo sanno cosa aspettarsi a vicenda e i SOP sono il mezzo per assicurare che ognuno apra alla medesima pagina.

Infine, non c’è nulla di maggiormente soddisfacente che completare un volo “secondo il piano” e averlo fatto bene dal principio alla fine. Le vostre SOP non devono costituire un libro, bastano poche pagine, ma scrivetele bene per farvi affidamento. Le SOP vi aiuteranno a eseguire le azioni con sicurezza facendole sempre allo stesso modo.

Volate in sicurezza!