

Traduzione dell'articolo "EXPECT THE UNEXPECTED" di Robert N. Rossier tratto dalla rivista Sport Aviation di gennaio 2010.

Quando manca la comunicazione durante la circolazione in atterraggio.

ASPETTARSI L'INATTESO.

SOMMARIO

Articolo sulla sicurezza di volo allorché ci si avvale di aeroporti sprovvisti di torre di controllo. Mette in evidenza la responsabilità immediata del pilota in queste specifiche circostanze, dovendo essere attento alle altrui comunicazioni, oltre a effettuare le proprie, e guardarsi ben intorno prima di ingaggiare la pista per l'atterraggio.

La sicurezza del volo presso aeroporti sprovvisti della torre di controllo dipende in gran parte dalle comunicazioni tra i piloti. Sia che si trovino in partenza o in arrivo, i piloti devono ascoltare le chiamate dai velivoli in circuito, per scegliere la pista corretta e il proprio inserimento nel traffico. Quando la comunicazione nel circuito viene a mancare, i piloti possono trovarsi in condizioni difficili.

C'E' MANCATO PROPRIO POCO

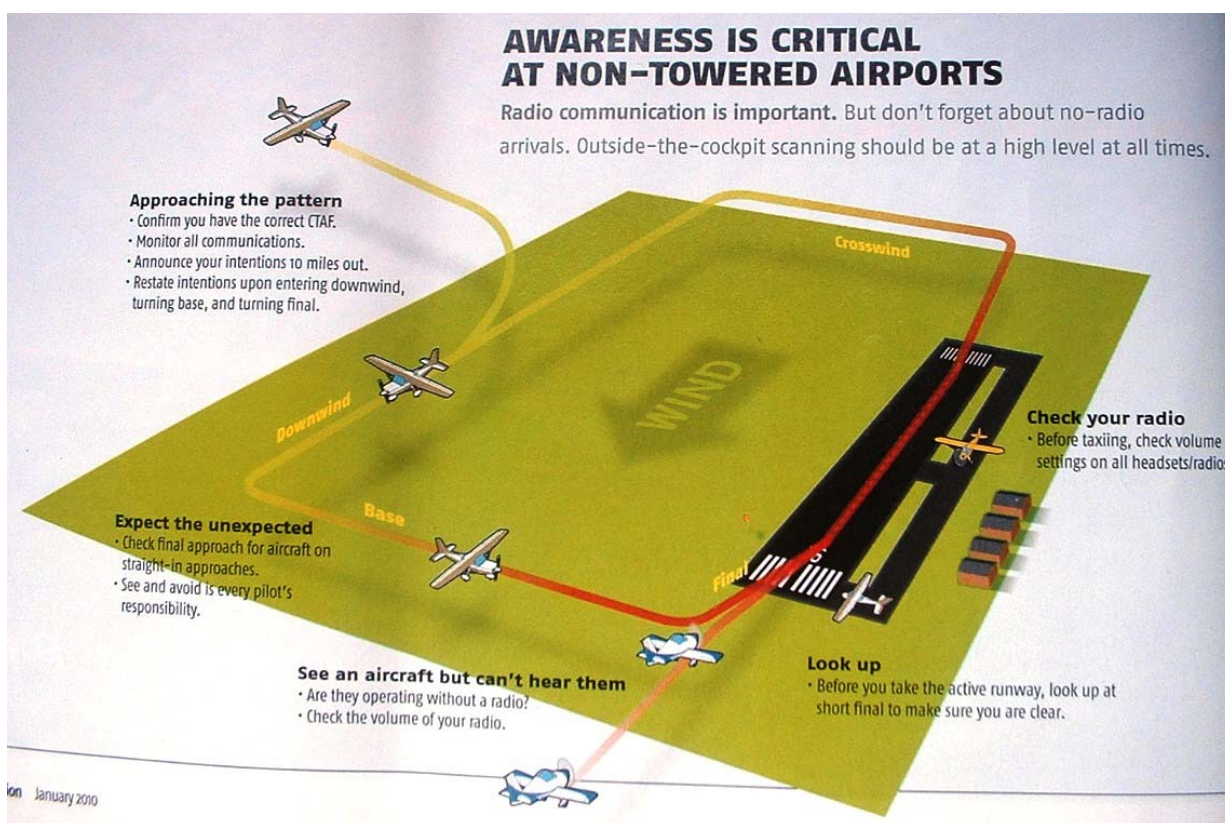
Consideriamo il caso del pilota del Cessna 152 che, insieme con altri tre velivoli, stava procedendo all'atterraggio, su un aeroporto sconosciuto. In base al report degli incidenti dei piloti dell'ASRS (NASA Aviation Safety Reporting System), il pilota ha riportato sulla sinistra al traverso sottovento i numeri per la pista 6, quando sentì un bimotore Piper Navajo effettuare il riporto a 4 miglia in finale per la stessa pista.

Il pilota Cessna riportò ancora la sua posizione sul sottovento e quindi riportò la virata verso la base sinistra. In quel momento, udì il pilota del Navajo annunciare 2 miglia dal finale. Il pilota del Cessna vide il Navajo in quel momento, ma il Navajo non rispose alla trasmissione del pilota del Cessna. Imperterrito, il pilota del Cessna virò in finale davanti al più veloce Navajo. Il pilota del Cessna scrisse: "Mi trovavo a 100 ft AGL in corto finale, quando udii i motori del Navajo. Non avevo visto il velivolo, dopo aver virato in finale e non sapevo quanto fossimo vicini o quali azioni avesse intrapreso l'altro pilota".

Dal rapporto, sembrerebbe che il pilota del Navajo non abbia udito le trasmissioni del Cessna e non lo abbia visto finché non furono entrambi in corto finale. Il pilota del Cessna ingannò quello del Navajo non seguendo la procedura corretta, anche se il pilota del Navajo avrebbe dovuto interrompere il suo approccio diretto al finale e rimettersi in circuito con il Cessna. Se da un lato c'è un punto a suo favore, dall'altro ce n'è uno, forse più importante, da considerare. Quando si vola in VFR, è responsabilità del pilota guardare ed evitare gli altri velivoli. Il pilota del Cessna ha visto il Navajo, ma non ha compiuto la manovra corretta. Virando di fronte al Navajo, ha messo sé stesso completamente alla mercé del pilota del Navajo, che forse non lo vide fino all'ultimo minuto. Sembra che la collisione in aria sia stata dovuta alla decisione del pilota del Cessna di continuare il

suo circuito. Dato che questi incidenti sono di solito fatali, sarebbe poco importante sapere chi ha tecnicamente fatto giusto o sbagliato. Entrambi potrebbero aver sbagliato.

Mentre è facile sentirsi sconcertati da altri piloti che non seguono le regole, tutti noi dobbiamo mirare al più alto livello di professionalità e tenere sempre in conto la strada più favorevole per la sicurezza, specialmente quando è incerto se un altro pilota ci vede o ci ascolta. Dobbiamo aver presente che la prima regola è vedere ed evitare un altro velivolo.



CHIAMATA “PER SORDI”

I piloti sono bravi a effettuare radio trasmissioni alla cieca, ma talvolta queste trasmissioni sono fatte per “i sordi”. Questi problemi radio costituiscono un fattore comune nei quasi mancati incidenti, specialmente negli aeroporti senza torre. Tale è stato il caso del pilota di un Cessna 172, partito dalla pista 34 dell'aeroporto Minden-Tahoe (MEV), con la sua ragazza e l'istruttore, per un volo di addestramento. Durante il rullaggio, qualcuno abbassò troppo il volume della radio e né il pilota né l'istruttore potevano essere sicuri del traffico in atterraggio, al momento della loro partenza.

Come scritto sul rapporto della ASRS, i tre stavano parlando durante il rullaggio, cosa che può aver distolto pilota e istruttore dalla prima loro responsabilità. E' compito normale del pilota eseguire un giro a 360 gradi per verificare il traffico, prima di portarsi in posizione di decollo, ma poiché c'era un altro velivolo dietro e vicino a loro in attesa del decollo, il pilota omise questo controllo. Non a conoscenza del pilota e dell'istruttore, un Piper PA-46 Malibu aveva effettuato alcune chiamate via radio nel circuito e si trovava a 1/4 di miglio dal finale, quando il Cessna uscì

per un decollo immediato. Fortunatamente, il pilota del Malibu virò attorno, effettuando una salita in virata sinistra ed evitando il Cessna.

Il rapporto evidenzia l'importanza di verificare il corretto volume delle radiocomunicazioni. Se vediamo un altro velivolo, ma non lo sentiamo, c'è la probabilità di aver un problema. Stando al report ASRS, il pilota del Cessna e il suo istruttore di volo hanno ascoltato la comunicazione automatica del meteo sulla radio n°2, ma, di conseguenza, il pilota ha abbassato il volume dell'intercom, che risultava troppo alto per lui. Abbassando il volume dell'intercom, invece di quello della cuffia, ha messo tutti in una situazione di pericolo.

UNA MANOVRA INATTESA

Qualche volta, si tratta di qualcosa di più di un problema radio, che mette il pilota in una situazione pericolosa. Consideriamo la situazione che si è sviluppata quando, un giorno, sei velivoli si sono trovati a circuitare verso l'aeroporto municipale San Marco (HYI) in Texas. Cinque velivoli stavano circuitando per pista 35, quando un bireattore (Cessna Citation) entrò in base sinistra e atterrò sulla 31. Visibilmente, uno dei cinque velivoli fece un 360° destro per la 35 per regolare la distanza e, poi, il "gregge" proseguì per la 35. La vera sorpresa arrivò poco dopo, quando il Citation invertì il rullaggio sulla 35, senza alcun avviso, causando una quasi collisione con un monomotore che stava atterrando. Per fortuna, il monomotore vide il Citation ed eseguì un go-around.

Sembrerebbe che il pilota del Citation fosse completamente ignaro di altri velivoli in circuito in quel momento, forse a causa del volume della radio selezionato in modo erraneo. Il pilota del Citation, inoltre, si spostò sulla destra per la 31, per la quale la virata sinistra è vietata dalle procedure. Per fortuna, gli altri del traffico sentirono la chiamata per il circuito e riuscirono ad evitare il disastro.

Rimane il piccolo dubbio che l'arrivo del Citation e la procedura per circuitare siano stati per nulla ortodossi e inattesi. Comunque, c'è un'altra lezione da imparare ed è la necessità di comprendere i requisiti di altri velivoli. A parte il fatto che gli altri velivoli stessero usando la 35 in quel momento, il pilota del Citation potrebbe aver scelto la 31 perché avrebbe avuto a disposizione altri 400 ft di pista importanti per l'atterraggio. Ciò non scusa in alcun modo il pilota del Citation, che evidentemente ha commesso più di un errore, ma noi tutti dobbiamo aver presente che i piloti di velivoli differenti possono scegliere piste diverse per fattori differenti. La lunghezza della pista, specialmente per i bimotori o i turbo jet, è una motivazione. Alcuni operatori commerciali sono limitati nella circuitazione notturna e, quindi, sono spinti a servirsi della pista con approccio strumentale.

I PERICOLI DI UNA DIREZIONE OPPOSTA

Il nostro ultimo incidente è avvenuto all'aeroporto Allendale County (88J) in South Carolina, dove il pilota di un velivolo a carrello fisso (velivoli #1) stava eseguendo l'addestramento all'avvicinamento strumentale verso la 17. Il pilota volava a nord del VOR di Allendale, completò la virata da procedura (course reversal) e superò sopra e dietro il VOR sulla radiale 140 verso la 17.

In base al rapporto ASRS, il pilota annunciò la sua posizione molte volte sulla frequenza comune di avviso durante tutta la manovra, ma non udì risposta. Piccolo fatto, capì che la radio non riceveva. Sorvolò la pista, quindi tornò indietro fino al sottovento sinistro per la 17.

Nel frattempo, un altro velivolo (velivolo #2) iniziò a circuitare per la 35 ad Allendale a metà campo a sinistra sottovento. Dalla sua posizione per il sottovento 17, il pilota del velivolo #1 non sapeva dove si trovava e non poteva vedere il # 2. Comunque, appena toccò la 17, egli vide il #2 in corto finale per la 35. Anche il #2 vide il #1 in quel momento ed eseguì un go-around.

Se il #2 non vide o non udì il velivolo #1 prima del corto finale non risulta chiaro dal rapporto; comunque, un fatto è cristallino. Se nessuno dei due avesse visto l'altro, il risultato sarebbe stato fatale. Indipendentemente da quale chiamata radio facciamo, dobbiamo tenere gli occhi ben aperti e aspettarci l'inatteso.

Quando si opera su aeroporti senza torre, le comunicazioni efficaci sono critiche per la nostra sicurezza. Ma nulla è più importante di tenere gli occhi ben aperti verso il traffico circostante. Non importa cosa dobbiamo o non dobbiamo ascoltare, dobbiamo fare i passi giusti per guardarci intorno ed evitare altri velivoli.

CONSIGLI PER UNA COMUNICAZIONE EFFICACE

Le comunicazioni durante il circuito sono critiche per la sicurezza, specialmente in ambienti senza torre di controllo. Per garantire la sicurezza, considerate i seguenti punti:

- verificate la frequenza di comunicazione corretta.
- controllate il volume di radio e cuffia.
- dichiarate la posizione e le vostre intenzioni a terra, quando è il momento.
- verificate che la radio comunicando con l'operatore fisso a terra o con altro velivolo.
- cercate di comprendere che gli altri velivoli hanno differenti necessità e possono operare in modo contrario a quello che sembra corretto o sicuro.
- se avete dubbi, lasciate strada ad un altro velivolo.
- diffidate da conflitti tra regole di volo strumentale e regole di volo a vista. Possono trovarsi su frequenze diverse.
- se la radio è silenziosa, aspettatevi un problema.
- non affidatevi solo alla radio, guardate sempre il traffico.