

## **VDS/VM – ESAME per l'abilitazione al trasporto del passeggero**

Riepilogo sintetico della traccia d'esame

Con l'obiettivo di fornire al pilota/candidato una traccia della possibile sequenza delle manovre oggetto dell'esame pratico per il conseguimento dell'abilitazione al trasporto del passeggero, si riepilogano di seguito i vari "step di verifica" ed alcune considerazioni di carattere generale.

Facciamo peraltro notare che molte delle manovre e dei suggerimenti forniti in questa traccia, pur riferendosi al contesto dell'esame, altro non sono che quelle "buone pratiche" con le quali il pilota deve avere la necessaria e consolidata familiarità nello svolgimento della normale attività di volo.

Tale familiarità, a maggior ragione, ed a completamento dell'esperienza acquisita dal pilota/candidato nella sua attività di volo seguente all'acquisizione dell'attestato VDS/vm, diventa determinante e sostanziale nel momento in cui lo stesso pilota si appresta ad assumere la responsabilità del trasporto di un passeggero; ed è appunto la verifica dell'acquisizione di queste attitudini, capacità e abilità, l'obiettivo principale della valutazione espressa dall'esaminatore AeCI in sede di esame.

### **1. PIANIFICAZIONE DEL VOLO, BRIEFING VOLO TRASFERIMENTO ED ABBANDONO RAPIDO DEL MEZZO**

In sede d'esame il pilota deve considerare l'esaminatore come un normale "passeggero" ed a questi deve rivolgere le proprie attenzioni, coinvolgendolo adeguatamente nella pianificazione del volo, la verifica delle condizioni meteo e la descrizione di ciò che si andrà a fare in volo, in modo che questi possa essere in grado di seguire con maggiore partecipazione l'evolversi del volo stesso.

Inoltre, il pilota dovrà saper informare il passeggero sulle procedure precauzionali e di emergenza, da attuare in caso di necessità, ivi compresa l'eventualità di dirigersi ad un campo di volo alternato, evidenziandone l'aspetto preventivo per la sicurezza delle operazioni, rimarcando la necessità che l'informazione al passeggero è parte integrante di tali procedure, affinché si adottino in volo comportamenti sicuri.

Tali informazioni, riguardanti anche il posizionamento dei sistemi passivi di sicurezza, le procedure di emergenza e di abbandono del velivolo in caso di atterraggio forzato o precauzionale, saranno efficaci nella misura in cui il pilota è in grado di fornirle in un contesto dialettico dominato dall'assoluta chiarezza e tranquillità; infatti, "allarmare" il passeggero, oltre che insensato, servirebbe solo a "chiudere" il primo anello di una possibile catena degli eventi.

Di contro, mettere a suo AGIO il passeggero rendendolo semplicemente consapevole delle varie fasi del volo, è l'indispensabile premessa per una azione sicura che sarà ricordata da entrambi con grande piacere.

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase, apprezzando l'assertività dell'informazione ed i suoi contenuti.*

## **2. CONTROLLI PREVOLO E CURA DEL PASSEGGERO**

Il pilota deve interiorizzare i controlli pre-volo come una fase importante e decisiva del volo stesso, e dedicare a questa la necessaria e CONSAPEVOLE attenzione.

I controlli non devono quindi risolversi in una serie di azioni ripetitive e rituali, ma devono configurarsi come veri e propri steps di verifica.

Il pilota non deve limitarsi a "guardare", ma deve invece "osservare". Un controllo pre-volo eseguito con attenzione è il primo e concreto passo nella direzione della PREVENZIONE.

I controlli, oltre naturalmente allo stato psico-fisico del pilota, riguardano sia la cellula che il gruppo motopropulsore.

E' preferibile che il pilota li effettui senza essere disturbato o distratto, assumendo un atteggiamento di reale consapevolezza e concentrazione su ciò che sta facendo.

La criticità di questa fase è che diventi un semplice ed inutile "rituale" piuttosto che un vero e proprio "check" .... !

L'utilizzazione della lista controlli è obbligatoria.

Una volta pronti a salire a bordo, sarà cura del pilota imbarcare per primo il passeggero, aiutandolo nella sistemazione a bordo ed istruendolo, in particolare, sul modo di agevolare la libertà dei comandi, nonché evidenziando il posizionamento dei sistemi passivi di sicurezza.

*L'esaminatore valuta il pilota anche dal modo in cui si comporta e si "muove", e dal modo in cui spiega le cose per mettere a suo agio il passeggero.*

## **3. RULLAGGIO DAL PARCHEGGIO AL PUNTO ATTESA**

Prima di avviare il motore è necessario accertarsi di aver frenato il velivolo, quindi, una volta verificato che l'area circostante sia effettivamente libera, con un perentorio e udibile "via dall'elica ...", possiamo procedere allo "start-up".

Avviare il motore in un'area critica (p.e. prossimità di persone, cose, animali e/o altri velivoli) è da considerarsi uno degli errori più GRAVI in quanto denuncia scarsa consapevolezza situazionale da parte del pilota.

Se a bordo è presente un sistema di comunicazione T/B/T, e se il pilota è abilitato alla fonia, è il momento del radio-check!

Il rullaggio dal parcheggio al punto attesa deve essere effettuato con grande attenzione ed a una velocità tale da permettere un pronto arresto sia del velivolo che del motore; in genere si definisce questa velocità come quella di un uomo che cammina a "passo svelto".

Durante il rullaggio è buona norma provare sia i freni che l'efficacia e la libertà del sistema direzionale a terra e degli eventuali impennaggi verticali di coda.

Osservare e interpretare con attenzione l'intero contesto al contorno è sinonimo di un'attitudine sicura e consapevole.

*L'esaminatore valuta il pilota dal modo in cui pone attenzione a questa fase del volo ed alla serietà e professionalità con cui la stessa viene eseguita*

### 3. PRIMA DI ENTRARE IN PISTA

Giunti al punto attesa, ove il campo di volo sia dotato di una via di rullaggio parallela ovvero, in ogni caso, prima di entrare in pista, è indispensabile posizionare il velivolo in modo tale che sia visibile al pilota il massimo possibile dello scenario e garantire la precedenza all'eventuale traffico in atterraggio e/o decollo. A questo punto si inserisce il freno di parcheggio, se così previsto in funzione del tipo di velivolo utilizzato, e si anticipano tutti i controlli e predisposizioni utili ad occupare il minor tempo possibile la pista. L'ultimo di questi controlli sarà quello relativo alla verifica del traffico in atto, scandendo a voce alta "PISTA LIBERA – FINALI LIBERI. Questi controlli, come del resto ogni altra azione del pilota, sono determinanti per una condotta sicura del volo, e devono seguire un "metodo" consolidato che non lasci spazio a possibili e inopportune dimenticanze, e faccia comunque sempre riferimento ad un uso corretto e sistematico della "check-list". Una buona pratica (assai apprezzata anche dai passeggeri non piloti) è quella di scandire a voce alta le azioni che si stanno compiendo, così come è opportuno indicare fisicamente tutto quello che è oggetto di verifica. Indicare fisicamente "obbliga la mente a seguire il dito" e a ragionare consapevolmente sull'azione intrapresa. Alcuni piloti adottano il sistema della "Domanda/Risposta" cioè, seguendo uno schema consolidato, si fanno la domanda a voce alta, e poi si rispondono (es. "Rubinetti benzina?" .... "OK, rubinetti benzina verificati e aperti"... ).

*L'esaminatore valuta il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Osserva il pilota in quello che fa, e come lo fa, frequentemente sono piccoli particolari, talvolta atteggiamenti e posture a "parlargli" del pilota; e spesso questi aspetti, solo apparentemente marginali, raccontano "storie" assolutamente vere!*

### 5. ALLINEAMENTO E DECOLLO

Si comincia sempre la manovra del decollo con bene in mente l'intera procedura di emergenza da attuare in caso di calo di potenza o, addirittura, di piantata motore. Tale procedura, a seconda dello spazio percorso e della velocità acquisita, va dall'abortire la manovra di decollo fino alla gestione di un atterraggio di emergenza.

Iniziata la corsa di decollo, sono condizioni necessarie e indispensabili per proseguire la manovra: la verifica del raggiungimento della potenza di decollo, e l'effettivo e costante aumento della IAS, esplicitamente richiamati dal pilota con espressioni idonee (es. potenza di decollo ok velocità in aumento).

Il decollo sarà la naturale conseguenza del raggiungimento della rispettiva velocità, per un dato valore dell'angolo d'incidenza preventivamente impostato con la rotazione.

"Strappare" precocemente il velivolo dalla pista, ovvero costringerlo al suolo a velocità ben superiori a quella di decollo sono da considerarsi GRAVI errori che denunciano scarsa attitudine alla sicurezza e ingiustificabile approssimazione nella condotta del volo.

E' inoltre vitale che, appena staccati da terra, il pilota ricerchi la "velocità di sicurezza" da mantenere per tutta la salita iniziale fino alla quota di sicurezza, raggiunta la quale si configura il velivolo per la successiva salita, impostando (e mantenendo) il più possibile

costanti) la potenza di salita continuativa e la velocità di salita adeguata, assumendo la prua corretta per la manovra richiesta

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare la consapevolezza della scelta dei parametri di volo, con la scelta ed il mantenimento della corretta velocità, nonché della corretta utilizzazione della potenza fino a livellamento!*

## **6. LIVELLAMENTO**

Poco prima di raggiungere la quota desiderata si inizia la manovra di livellamento. Questa operazione richiede una sequenza di azioni tanto semplice, quanto precisa, comunque differente in funzione delle velocità prescelte:

- Se si desidera livellare alla velocità di crociera, normalmente superiore a quella di salita, prima di tutto si agisce variando l'assetto, appruando, per aumentare la velocità al valore desiderato;
- si attende poi il conseguente aumento di velocità;
- si riduce la potenza quanto basta per mantenere la quota, ovvero il variometro a "zero".
- Se, invece, si desidera livellare alla stessa velocità di salita, come potrebbe avvenire durante un tocca e riparti per successiva circuitazione, si agisce riducendo gradatamente la potenza per livellare la traiettoria;
- si attende la conseguente variazione di assetto, avendo cura che la velocità rimanga costante durante il transiente.

Per il livellamento dopo una discesa, in funzione dei parametri di volo adottati, la sequenza corretta sarà:

- Se si desidera livellare ad una velocità inferiore a quella di discesa, come di solito accade dopo una discesa veloce in crociera, prossimi al campo di atterraggio, si varia l'assetto, cabrando, per ridurre la velocità;
- contestualmente, si aggiusta la potenza per mantenere la quota, ovvero il variometro a "zero".
- Se, invece, si desidera livellare alla stessa velocità di discesa, come potrebbe accadere in qualsiasi condizione di volo allorché la variazione di quota è l'unico parametro che è stato oggetto di variazione, si agisce aumentando gradatamente la potenza, per fermare la discesa e mantenere il variometro a "zero";
- si attende la conseguente variazione di assetto, avendo cura che la velocità rimanga costante durante il transiente.

L'approssimazione, o peggio, l'inversione della corretta sequenza delle manovre è comunque da considerarsi tra gli errori GRAVI, in quanto denota una pericolosa incuria da parte del pilota nella condotta dei fondamentali del volo.

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare una corretta sequenza delle manovre, la precisione degli aggiustamenti, una conseguente gestione dei transitori, rispettosa dei limiti di carico dettati dal manuale del velivolo, nonché, se non principalmente, verificare che il candidato padroneggi nell'uso corretto dei comandi, utilizzando il controllo dell'angolo di incidenza – la barra/ciclico – per il controllo della velocità, attraverso adeguate variazioni di assetto, ed il controllo della potenza per la quota ovvero per la traiettoria sul piano verticale.*

## **7. VIRATA LIVELLATA A 90°**

La virata, sia essa livellata o meno, si inizia sempre solo dopo aver verificato che lo spazio che andremo ad occupare sia libero.

Questa importante precauzione deve essere associata all'acquisizione del riferimento visivo della nuova rotta, senza del quale non si potrebbe impostare correttamente la manovra di rimessa dalla virata stessa.

E' infatti da considerare un GRAVE errore iniziare la manovra senza queste azioni preliminari, delle quali il pilota deve dare esplicito cenno con adeguate espressioni (es. spazio libero, riferimento preso).

Durante il rollio per entrare in virata, l'attenzione del pilota deve essere dedicata davanti, per coordinare appropriatamente l'uso comandi, contrastando l'imbardata inversa, ove applicabile.

Raggiunta l'inclinazione alare desiderata, il rollio deve essere prontamente cessato ed i comandi devono essere neutralizzati.

Il mantenimento della velocità, con l'assetto, la quota con il motore e la gradevole sensazione di sentir scaricare il proprio peso verticalmente sul sedile (pallina dello sbandometro al centro) è la principale conferma della correttezza della virata, e quindi della coordinazione dei comandi in manovra.

Poco prima di giungere in corrispondenza del riferimento visivo scelto si osserverà l'adeguata applicazione dei comandi per la rimessa e la conseguente stabilizzazione del velivolo nella nuova prua, per ottenere la rotta desiderata.

Durante questa ultima fase della virata, l'attenzione del pilota deve essere particolarmente dedicata al rollio ed al controllo dell'imbardata inversa, ove applicabile, nonché all'aggiustamento dell'assetto longitudinale per il mantenimento della corretta velocità ed il ripristino della potenza per controllare la quota.

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare una sequenza corretta delle manovre e la capacità del pilota di stabilizzare il velivolo in ogni fase della stessa, nonché verificare la consapevolezza di questi della maggiore necessità di contrastare l'imbardata inversa, ove prevista, in uscita dalla virata, piuttosto che in entrata. Altrettanto gratificante sarà constatare la consapevolezza che l'inclinazione alare è l'unico vero controllo della direzione di volo del velivolo!*

## **8. VIRATA LIVELLATA DI 360° AD ELEVATO ANGOLO DI BANK**

Questa manovra, oltre ad essere frequentemente test di esame, si dimostra un ottimo "strumento" di allenamento per i piloti, dal momento che necessita di una gestione estremamente corretta e raffinata dei comandi aerodinamici.

Infatti, nel caso di virata accentuata, il settaggio e la stabilizzazione di molti parametri richiede al pilota una notevole e consolidata abilità, considerato soprattutto che il velivolo in quelle condizioni si trova in una parte del suo inviluppo di volo assai prossima al limite, con elevati valori del fattore di carico.

Più si aumenta l'angolo di bank e maggiore sarà quindi la capacità di coordinamento necessaria alle azioni richieste.

A corredo di tale manovra, sarà utile verificare la capacità di riconoscimento della spirale stretta, tipica conseguenza di un inadeguato controllo della quota, e della manovra di uscita nella quale vale il detto del saggio: *quando la terra si avvicina, prima raddrizza e poi tira ..... per controllare la velocità*

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare nel pilota una costante attenzione alla libertà dello spazio che andrà ad occupare; e altrettanto apprezzata sarà la sua "spontanea" e istintiva capacità di correggere ed aggiustare i vari parametri, al fine di stabilizzare la manovra.*

## **9. GESTIONE DELLA VELOCITA' IN VOLO LIVELLATO**

La capacità e l'abilità del pilota nel gestire variazioni significative della IAS in volo livellato è un aspetto importante del suo bagaglio di preparazione, rappresentando di fatto l'interiorizzazione corretta della funzione di comandi basilari quali la manetta (potenza), e la barra (variazioni dell'angolo d'incidenza).

L'efficace coordinazione nella gestione di questi comandi è premessa indispensabile per una navigazione sicura.

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare la fluidità delle transizioni e la capacità di stabilizzare e mantenere i nuovi parametri, anche con l'ausilio del trim, se presente, nonché, verificare la padronanza nell'uso corretto dei comandi, utilizzando il controllo dell'angolo di incidenza – la barra/ciclico – per il controllo della velocità, attraverso adeguate variazioni di assetto, ed il controllo della potenza per la quota!*

## **10. VOLO LENTO**

Il concetto di "volo lento" riassume sinteticamente una zona dell'involuppo di volo assai critica e complessa.

La complessità, in sostanza, è dovuta ad un significativo scadimento dell'autorità dei comandi, ovvia conseguenza della ridotta velocità, mentre la criticità è riferibile all'elevato angolo di incidenza al quale è costretto il velivolo, ed al conseguente scadimento delle prestazioni, facile preludio allo stallo. E' quindi essenziale da parte del pilota stesso la consapevolezza, sia concettuale che pratica, delle differenze tra il volo in "primo regime" e quello in "secondo regime".

Il volo lento caratterizza fasi del volo fondamentali, spesso a bassa e bassissima quota (decollo, avvicinamento e atterraggio, riattaccata ecc), e per tale motivo merita la massima attenzione sia in sede didattica che di verifica.

La corretta gestione dei comandi (e delle loro rispettive peculiarità), così come la conoscenza degli effetti delle variazioni di potenza a bassa velocità indicata, risulta quindi indispensabile ad una sicura condotta del volo, tanto che qualunque approssimazione e/o superficialità da parte del pilota è da considerarsi errore GRAVE.

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare la padronanza del velivolo in simili condizioni, così come l'abilità del pilota nello scegliere e poi modulare i comandi di volo per garantirla, attribuendone la corretta funzione (barra per la*

*velocità, motore per la quota, pedaliera – ove applicabile – per contrastare gli effetti imbarcanti indesiderati, nonché la consapevolezza che qualsiasi comportamento indesiderato del velivolo può essere prontamente tenuto a bada con la semplice ed efficacissima riduzione dell'angolo di incidenza.*

## **11. STALLO (OVE APPLICABILE)**

Lo stallo è quella particolare condizione, fuori dall'involuppo di volo, nella quale il controllo del velivolo è drasticamente compromesso. Il pilota deve interiorizzare e instintualizzare questa evenienza non associandola semplicisticamente alla bassa velocità, quanto più in generale ad una scorretta gestione degli assetti, dell'incidenza, e dei carichi alari sopportati dal velivolo. Il pilota deve altresì riconoscere molto bene, e tempestivamente, i "sintomi precursori" dello stallo, e padroneggiare le tecniche di pilotaggio più appropriate per ricondurre il velivolo in condizioni sicure, consapevole che la condizione onnipresente dello stallo, indipendentemente dalla velocità e dall'assetto longitudinale, è la BARRA TUTTA A CABRARE, che spesso è sinonimo di violenza nei confronti del velivolo .

Infine, il pilota deve saper gestire con abilità e precisione la rimessa del velivolo da uno stallo conclamato.

*L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante costatare la familiarità con queste procedure di riconoscimento e rimessa, così come risulta estremamente apprezzabile la reale consapevolezza del pilota circa il rischio associato a questo particolare tipo di eventi, ed il ruolo determinante sostenuto dall'altezza al suolo e, soprattutto dal combattere l'istinto comune, che ci condiziona nell'uso dei comandi. Troppi stalli in prossimità del suolo si verificano a seguito dell'improvvisa azione del pilota sulla barra nel disperato tentativo di non far scendere il velivolo e allungare la traiettoria tirando su il muso.*

## **12. STALLO IN VIRATA CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'ALA FISSA DOTATA DI ALETONI**

Idem come al punto precedente. Attenzione ! In più, Lo stallo in virata è caratterizzato da una sostanziale asimmetria di comportamento delle semiali, allorquando la manovra diviene non "corretta" e, quindi, il vento relativo proviene dalla parte dell'ala bassa – assetto di scivolata – ovvero dalla parte dell'ala alta – assetto di derapata. Il pilota deve dimostrare di essere consapevole che:

- se il velivolo in virata si approssima allo stallo mentre è in assetto di scivolata, si innescherà un movimento di rollio dalla parte dell'ala alta (al quale normalmente il pilota inconsapevole anche spaventandosi e rimanendo immobile passerà ad una condizione di "ali livellate" nella quale il velivolo tende, se non lo si violenta oltre ad uscire autonomamente dalla condizione critica ed il pilota, non vedendo il muso basso non è più portato a tirare);
- se il velivolo in virata si approssima allo stallo mentre è in assetto di derapata, si innescherà un movimento di rollio dalla parte dell'ala bassa (al quale normalmente il pilota inconsapevole anche senza spaventarsi reagirà spostando violentemente la barra verso la parte alta e verso dietro con conseguente abbassamento dell'alettone dell'ala bassa -già in crisi- che non esiterà affatto a stallare e a mandare il velivolo in vite);
- allorquando percepisca un movimento di rollio indesiderato, l'azione da evitare in assoluto è l'applicazione del comando di rollio dalla parte opposta;
- allorquando percepisca un movimento di rollio indesiderato, l'azione prima da effettuare è la riduzione dell'angolo di incidenza, rilasciando gradatamente la barra.

*Sarà gratificante constatare la padronanza del velivolo in simili condizioni, così come l'abilità del pilota nello scegliere e poi modulare i comandi di volo per garantirla, attribuendone la corretta funzione (barra per la velocità, motore per la quota, pedaliera – ove applicabile – per contrastare gli effetti imbarbanti indesiderati, nonché la consapevolezza che qualsiasi comportamento indesiderato del velivolo può essere prontamente tenuto a bada con la semplice ed efficacissima riduzione dell'angolo di incidenza.*

### **13. EMERGENZA**

Il pilota può essere chiamato a gestire una emergenza simulata. In questo caso deve essere in grado di padroneggiare tutta la sequenza standard prevista in questi casi:

- impostare l'incidenza per la velocità di massima efficienza (se in manovra, livellare le ali e ridurre il fattore di carico a 1);
- individuare velocemente un posto dove atterrare;
- procedere con l'avvicinamento al posto prescelto individuando il cosiddetto "punto chiave";
- gestire l'avvicinamento al campo d'emergenza agendo sui comandi disponibili (p.e. flaps, diruttori ecc. se disponibili) per ottenere angoli di rampa adeguati e velocità all'aria sufficiente ad effettuare la richiamata finale che arresti la velocità verticale.

*L'esaminatore giudica l'allievo anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante osservare il pilota governare l'emergenza con evidente e "consumata" consuetudine!!*

### **14. RIATTACCATA**

Il pilota deve dimostrare chiara consapevolezza del fatto che la riattaccata è una procedura, che richiede una sequenza precisa di operazioni, e certo non consiste solo nel dare bruscamente tutta la potenza e riportare in qualche modo l'aereo in quota (magari in assetti quasi fuori controllo).

Questa la sequenza corretta:

- si dà la massima potenza gradualmente, per interrompere la discesa;
- si aggiusta l'assetto per ottenere la corretta velocità che tenga conto della configurazione del velivolo;
- si procede, poi, come nel decollo, adeguando appropriatamente il percorso al suolo.

*L'esaminatore giudica l'allievo anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante osservare il pilota operare la sequenza in modo lineare ed istintivo: "sintomi" entrambi di familiarità con la manovra.*

### **15. FINALE E ATTERRAGGIO**

Dopo aver percorso il sottovento alla velocità e alla quota previste per il circuito e completata la base, si entra in finale, facendo la eventuale chiamata radio.

Stabilizzare l'avvicinamento finale è premessa ottima per portare a buon fine la manovra.

Piccoli e tempestivi interventi in questa fase che evitino traiettorie a "delfino" (su e giù) o a "serpente" (dx e sx) sono sintomatici di abilità e capacità adeguate nel controllare la velocità con l'assetto e l'angolo di rampa con la potenza, intuendo il corretto sentiero di discesa.

La gestione della *flare* "descrive" il pilota, così come un quadro parla dell'artista che lo ha dipinto!

Sensibilità, "stile", e precisione sono le premesse migliori per un approdo sicuro, e le stesse virtù potremo apprezzarle ancora, subito dopo il contatto nella fase controllata di decelerazione e frenata.

Raggiunta la giusta velocità (rullaggio) si libera prontamente la pista rendendola così disponibile agli altri traffici. Ove fosse necessario il contro pista, se le superfici trasparenti del velivolo lo consentono, è buona norma orientarlo in modo da verificare che non ci siano altri in finale, prima di rivolgergli contro la prua.

*L'esaminatore giudica l'allievo anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante osservare la consapevolezza situazionale del pilota in tutte le fasi di approccio al circuito, la sua viva attenzione nell'effettuare i vari bracci del circuito di traffico, ed infine la sua "spontaneità" nel portare a buon fine le manovre previste.*

## **16. PARCHEGGIO E MESSA IN SICUREZZA DEL VELIVOLO A TERRA**

Il rullaggio al parcheggio avviene naturalmente alla stessa velocità di quella che ci ha condotto al punto attesa prima del decollo.

La dovuta attenzione agli ostacoli fissi e mobili, così come agli eventuali attraversamenti di pista!!

Ricordiamoci che si sta "guidando un'auto larga 10 metri ! "

In questa fase è di grande gratificazione osservare la capacità del pilota nel "leggere" lo scenario complessivo al contorno (talvolta in movimento) così da scegliere le opportune manovre e traiettorie di approccio ad una zona di parcheggio sicura.

Giunti al parcheggio si frena l'aereo, si disattivano utenze, sistemi e comandi come previsto dal manuale del velivolo, e si arresta il motore. Anche in questa fase, l'utilizzazione della lista controlli è obbligatoria

Infine si aiuta il passeggero a sbarcare dal velivolo in sicurezza.

*L'esaminatore giudica l'allievo anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Concludere un volo con la precisa consapevolezza di aver operato in modo lineare, equilibrato, corretto e sicuro è il regalo più bello che un pilota può fare a se stesso, e ai suoi passeggeri.*

*(..così come sarà confortante il cenno di apprezzamento dell'esaminatore in caso di esame!!)*