

Risultati sondaggio VDP

Considerazioni risposta B

FIGURA 1

Sondaggio Visual Descent Point

Questo Sondaggio, assolutamente ANONIMO, ha lo scopo di approfondire l'argomento VDP. Si compone di sole 2 domande: 1-durante un volo sull'aereo dove lavorate; 2-se foste da soli a bordo di un aereo a noleggio, dove potete scegliere come comportarvi.

Se avete colleghi che possano dare il loro contributo, vi saremo grati se invierete loro il link. Molte grazie per la collaborazione!

SCENARIO: Vi trovate a bordo del vostro aereo e state effettuando un avvicinamento Not Precision Approach.

DATI DI VOLO: Vapp 140Kts, MDA 700ft, FAF 1500ft, FAF>THR/MAP 4,71NM, FAF>MAP time 02'02", Slope 3°

METAR: Wind calm, 2000m, Mist, Scattered 800ft, 15°/12°, 1013, Nosig

INSTRUMENTAL MISSED APPROACH: Start a Left turn of 90° climbing 2500ft then

FIGURA 2

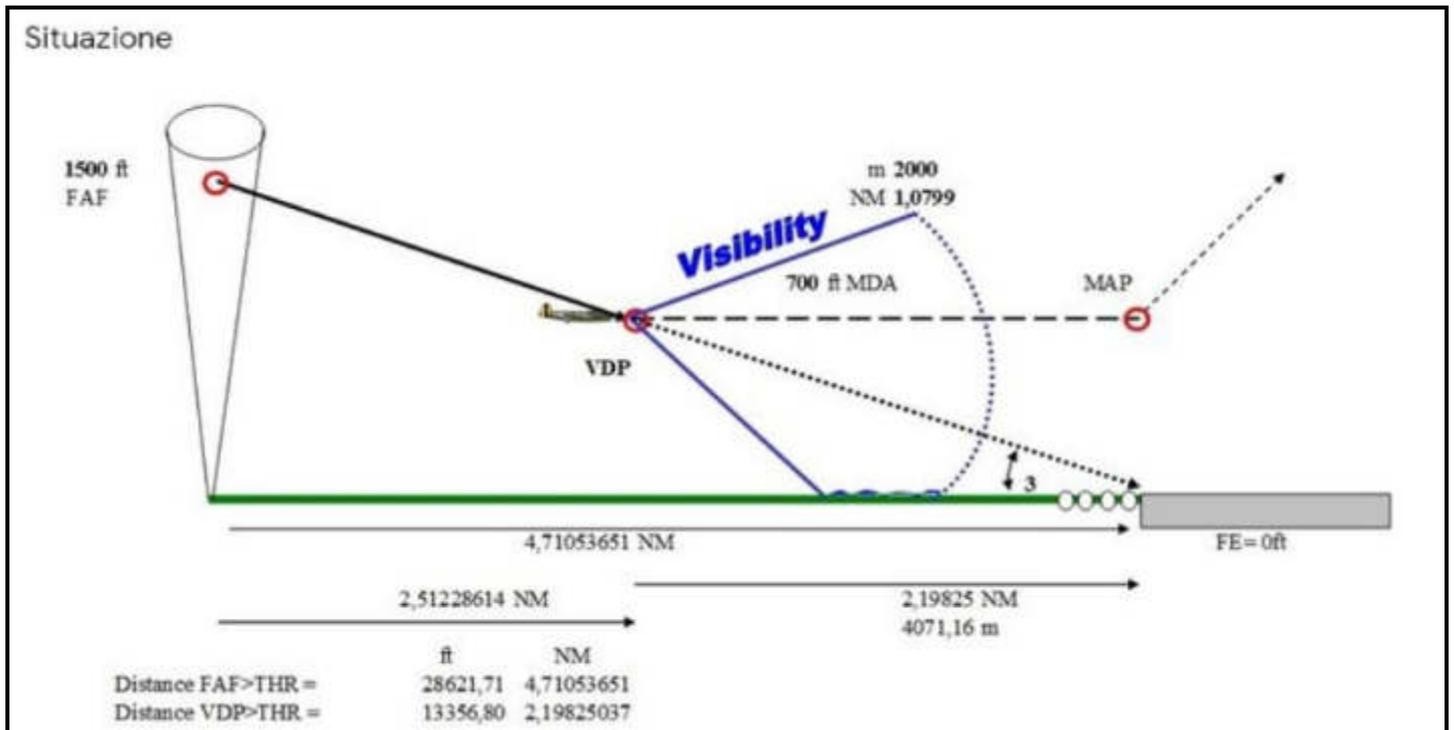


FIGURA 3

TABELLA RISULTATI al 13-Dic-2021			
RISPOSTA	TESTO	LAVORO %	PRIVATO %
A	Riattaccate al raggiungimento del VDP, virando a sinistra di 90° e salendo a 2500ft, quindi.	19	17
B	Riattaccate al raggiungimento del VDP; salendo a 2500ft e, allo scadere dei 02'02" sorvolando il MAP, iniziate la virata a sinistra di 90°, quindi.	47	27
C	Livellate e mantenete 700ft, allo scadere del tempo di 02'02", raggiunto il MAP, iniziate il Missed Approach Strumentale	21	24
D	Livellate mantenendo 700ft, e, quando in vista della Pista o delle ALS, riprendete la discesa fino all'atterraggio	5	20
E	Continuate la discesa per l'atterraggio mantenendo lo Slope perché siete in grado di mantenere il contatto visivo con il terreno; la pista/ALS sarà in vista dopo pochi secondi	2	6
F	Non ho idea di cosa sia il VDP	5	7

FIGURA 4

B	Riattaccate al raggiungimento del VDP; salendo a 2500ft e, allo scadere dei 02'02" sorvolando il MAP, iniziate la virata a sinistra di 90°, quindi.	47	27
----------	---	-----------	-----------

Pagina 3

Vorrei riassumere la situazione, avendo approfondito man mano tutte le risposte:

- Nella F il pilota riteneva di non conoscere il VDP, e lo abbiamo spiegato;
- Nella A il pilota intendeva iniziare il missed approach virando immediatamente sul VDP; mentre è necessario sorvolare il Missed Approach Point affinché le traiettorie siano quelle su cui sono stati effettuati i conteggi e rimanere all'interno delle aree che garantiscono la separazione dagli ostacoli;
- Nella E il pilota decideva di continuare la discesa verso la pista avendo in vista il terreno, ma nessun riferimento tra quelli considerati validi era in vista;
- Nella C il pilota livellava alla Minimum Descent Altitude, mentre il sistema Dive&Drive è ormai obsoleto e sconsigliato; non venendo in contatto con i riferimenti ritenuti idonei, oppure vedendoli - ma in una posizione che non riteneva valida per proseguire - iniziava il missed approach sul MAP;
- Nella D il pilota livellava (vedi, al riguardo, le considerazioni precedenti); in vista dei riferimenti visivi iniziava la discesa verso la pista, ma - dato il valore della visibilità - con uno slope eccessivo.

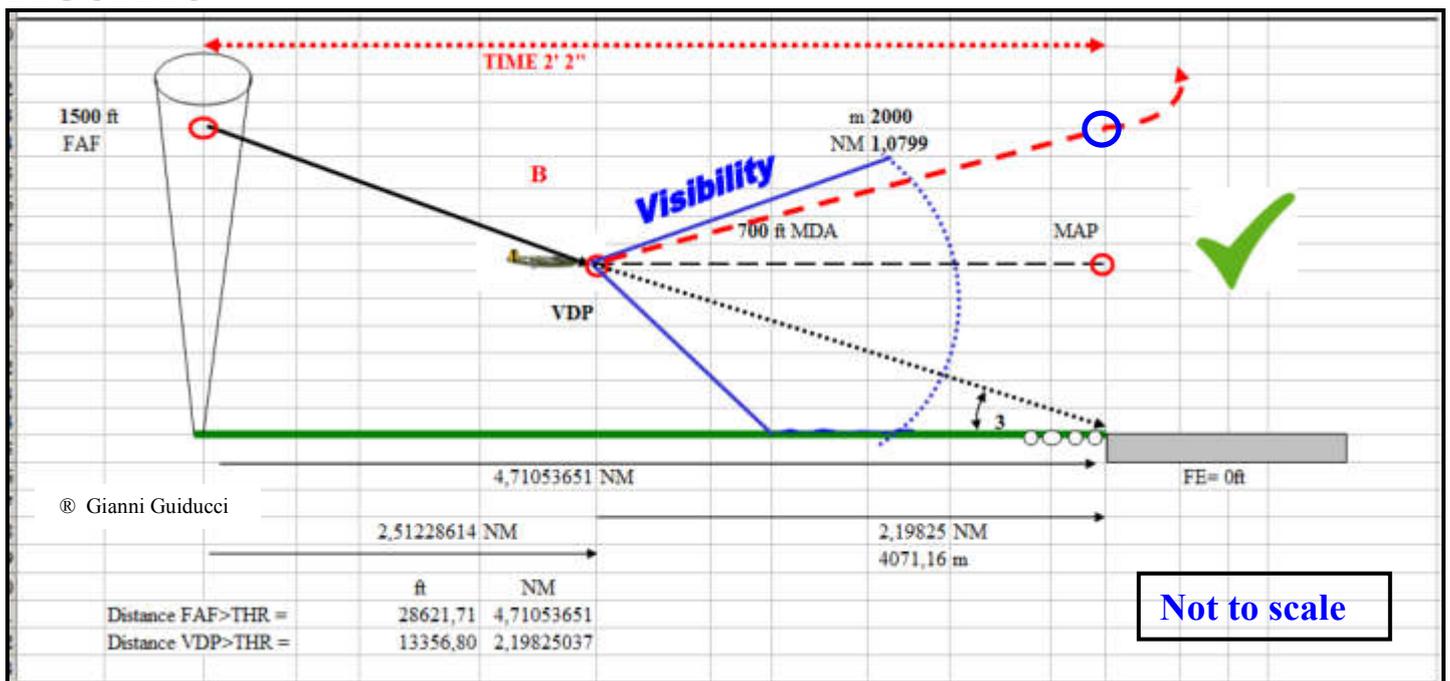
Nello scenario proposto, scaturiva anche che:

dato l'assetto del velivolo in volo livellato, la *visione longitudinale esterna verso il basso* gli permetteva di vedere una zona del terreno di soli 1031 metri; valore che non consentiva di vedere la prima luce di un eventuale Approach Light System di 900m.

Solo la risposta B rispetta tutte le regole e filosofie, riportate di volta in volta ed illustrate.

Il Pilota, al raggiungimento del VDP - poiché non ha in vista nessun "adeguato riferimento visivo", tra quelli ritenuti idonei - comincia il missed approach iniziando la salita verso i 2500ft; al sorvolo del MAP (2'2" dal FAF) effettua la virata di 90° a sinistra, " quindi . . . "

FIGURA 5



Gianni Guiducci

05/02/2022