

VA Flying Friends



TRAINING BOOK – 12 (TB-12)

**IL CIRCUITO
DI TRAFFICO**



A cura di VAF121 Marco

Il Circuito di Traffico

Ciascuna pista ha una direzione di atterraggio e di decollo che individua il cosiddetto “circuito di traffico aeroportuale”, ossia una serie di manovre standard che permettono di ordinare ed armonizzare il traffico in arrivo ed in partenza. I piloti eseguono tale circuito “a vista”, senza l'ausilio degli strumenti di navigazione di bordo.

Per chiarire com'è fatto il “circuito di traffico aeroportuale” (in questo caso un circuito sinistro) immaginiamo di essere a bordo di un aeromobile da turismo e di volerlo percorrere: dopo il decollo proseguiremo nella direzione “**di decollo**” per guadagnare un po' di quota, quindi vireremo a sinistra per un breve tratto perpendicolare a tale direzione nel tratto chiamato “**controbase**” e quindi ancora a sinistra per portarci con il muso in direzione opposta a quella con cui siamo decollati; da qui comincia il tratto denominato “**sottovento**”, durante il quale potremo osservare la pista dai nostri finestrini a sinistra. Ad un certo punto, virando a sinistra in direzione perpendicolare alla pista, entreremo nel tratto denominato “**base**” ed infine, per portarci in asse con la direzione di atterraggio, allineati con la pista, effettueremo un'ultima virata a sinistra, entrando nel tratto denominato “**finale**”, per poi scendere e atterrare.

E' quindi composto principalmente da 5 segmenti o bracci che sono:

- **di decollo** - **departure leg**
- **di controbase** - **crosswind leg**
- **di sottovento** - **downwind leg**
- **di base** - **base leg**
- **finale** - **final**
- esiste poi un sesto segmento o braccio chiamato di sopravvento – upwind leg.

Esecuzione del Circuito di Traffico

Come si esegue un circuito di traffico: dopo il decollo si mantiene prua pista continuando a salire; dopo aver attraversato la soglia pista e passando i 500ft AGL, si inizia la virata di 90° per la controbase sempre continuando la salita. Una volta raggiunta la quota circuito (generalmente e se non diversamente specificato i 1000ft AGL) si esegue una nuova virata di 90° per ritrovarsi in sottovento (in questo segmento è obbligatorio il riporto di posizione anche se non richiesto dall'ATC) si mantiene il sottovento a quota circuito finchè non viene superata la soglia pista; quando la testata pista si troverà circa tra le 7 e le 8 dell'orologio (circa 45° alla vostra sinistra/destra a seconda del circuito che si sta effettuando) si effettua l'ennesima virata ancora di 90 ° per la base (qui si dovrebbe essere a circa 700/800ft), appena livellate le ali si inserisce la prima tacca di flap e, stimando a vista il punto ideale per l'ultima virata, si entrerà in finale (a circa 500 ft AGL).

Nel caso in cui il controllore ci istruisca per un sopravvento, una volta eseguita la virata per entrare in base e dopo aver livellato le ali si supererà l'estensione della linea centrale della pista e si effettuerà la prossima virata di 90° per entrare nel sopravvento che fondamentalmente è il lato opposto al sottovento ma in direzione contraria.

ATTENZIONE!! – *Prima di attraversare la fondamentale della pista si DEVE chiedere l'autorizzazione all'attraversamento.*

