

Volo SIMULATO... Quello VERO! ...

Scritto da I-OD80

Giovedì 30 Dicembre 2010 01:21

Il titolo è un po' provocatorio, lo ammetto. In effetti è solo un modo molto sintetico per (tentare di) descrivere quello che è avvenuto la sera del 15/12/2010 presso il FlightSim Center di Milano.

Era programmata la classica 'serata PVI' presso la nostra sede all'aeroclub di LIMB (Bresso).

Un 'classico': ore 20:00 Cena; ore 21:00 ritrovo in 'sala piloti' (perfettamente 'equipaggiata' per il volo simulato, salottino per le riunioni 'tecniche'.. e l'immancabile 'billiardino', usato spesso dai piloti 'real' nei momenti di relax).

Qualche giorno prima arriva un messaggio e-mail dal nostro Coordinatore PVI Lombardia Comandante G.G. Caccia che ci informa di una variazione di programma quanto mai gradita: .

E venne il giorno...

15/12/2010, ore 21.00: I Piloti in sala 'briefing' sono già molti. Altri arrivano col fiatone della giornata 'tutta di corsa' iniziata di buon'ora e non ancora terminata. Almeno non prima di avere visto in azione il simulatore di volo.

21:15 Prende la parola Christian Yeates (FSC Administrator) il quale ci racconta la storia di quest'avventura che lo ha portato, grazie anche alla preziosa collaborazione di un team di esperti appassionati, a realizzare un sogno personale ed un ambizioso obiettivo professionale: un centro di simulazione di volo aperto indistintamente a piloti 'reali' e 'virtuali'.



Ci parla di aspetti imprenditoriali, organizzativi, tecnici ma soprattutto ci trasmette la sua passione e quella di chi, con lui, ha reso possibile quello che avremmo visto e sperimentato di lì a poco.

Dopo il 'briefing' di Yeates, prende la parola Gian Gabriele Caccia per i ringraziamenti e per chiedere una convenzione riservata ai soci PVI che desiderino acquistare 'ore di simulazione'.

Dopo avere assicurato che darà certamente seguito a questa gradita richiesta, Yeates ci ha invitati a portarci nella sala dov'è installato il simulatore.

Finalmente il momento più atteso: la possibilità di vedere in funzione il sistema e di provare effettivamente il simulatore su di una breve tratta che consenta di effettuare tutte manovre a partire dalla situazione cold&dark al parcheggio dell'aerostazione di partenza sino allo shut-down una volta giunti a destinazione.

Gli amici e colleghi PVI invitano Carlo Melillo ed il sottoscritto a portarci ai comandi del B737NG per iniziare questa emozionante avventura.



Il collega PVI Carlo Melillo (che ha già all'attivo qualche ora di volo su questo simulatore), mi ha gentilmente ceduto il posto riservato al Comandante.

Lusingato e (non lo nascondo) un po' emozionato/preoccupato per la 'responsabilità' nel portare a termine in modo dignitoso la missione, mi tolgo velocemente un po' di ruggine (dopo diverse ore di volo su Boeing 737NG, negli ultimi anni mi sono dedicato quasi esclusivamente al Maddog. ..La Boeing mi perdonerà, visto che si tratta pur sempre di una macchina 'di famiglia') e, con molto entusiasmo, mi porto in postazione.

Non essendo un professionista mi scuso in anticipo con i piloti 'reali' e 'virtuali' più esperti per le eventuali inesattezze/imprecisioni che dovessero rilevare nella descrizione del sistema e delle procedure. Sarò lieto di conoscere i commenti e le precisazioni di coloro che lo ritenessero opportuno allo scopo di rendere questo documento il più preciso ed utile alla comunità dei piloti virtuali.

L'aeromobile è posizionato a LIMJ, in testata pista 29, situazione cold&dark.

Decidiamo per la tratta LIMJ/LIML (Genova Sestri / Milano Linate): Tratta breve ed aeroporti molto familiari, così da consentirci di andare 'a memoria' in quanto a procedure (SID/STARS/ROUTE), frequenze di navigazione (VOR/NDB/ILS), quote ecc.

Carlo ed io non abbiamo mai volato insieme ma abbozziamo lo stesso una sorta di V-MCC (Virtual Multi Crew Coordination) che, rispetto a quella vera (MCC) dei piloti 'reali' professionisti, è caratterizzata da una componente di improvvisazione ed arrangiamento del tutto personale tipica dei piloti virtuali, che alla fine raggiungono lo stesso scopo divertendo(si). Non me ne vogliono i 'puristi', per questa volta.

Iniziamo dal FWD Overhead ed AFT Overhead con le procedure per l'alimentazione elettrica dei sistemi (Batteria, APU, ...) quindi l'allineamento delle piattaforme inerziali (IRS).

Programmiamo l'FMC ma decidiamo di fare un volo IFR con navigazione VOR to VOR, anche per elevare il grado di divertimento di tutti i presenti, noi 'piloti' per primi.

Rotta: DCT GEN VOG DIXER

I carichi ed il carburante sono impostati da Christian Yeates, attraverso un'apposita postazione PC, in modo proporzionato ed equilibrato per il volo in programma. Dal PC è possibile, volendo, impostare un'ampia casistica di guasti all'aeromobile e condizioni meteo a piacere, opzioni utilizzate generalmente nei corsi di istruzione.

Una volta pronti, accendiamo i motori, completiamo le procedure, breve checklist, e siamo pronti per il decollo.

TAKEOFF BRIEFING: Dopo il decollo virata a sinistra e DCT GEN VOR (112.80), una sorta di abbreviazione personalizzata della SID GEN 6K che prevede, una volta passato ANAKI, di intercettare la R229 di GEN VOR.

Manetta 'avanti', TO/GA e .. via per la corsa di decollo: 80 Kts, V1, Vr... rotazione e ... siamo in volo!

'Positive climb', 'gear-up', poco dopo, viriamo a sinistra per dirigerci direttamente su GEN.

Si imposta una salita in LVL CHG al CRZ level scelto (FL 160).

Dopo GEN, prua 351° diretti a VOG (115.50), poi discesa e virata a destra diretti DIXER dove, a 3000FT sul QNH, abbiamo intercettato ILS di linate (109.55).

A questo punto desidero descrivere ai colleghi PVI abituati, come me, a joystick/manetta ed FS ('2004' o 'X' che sia), per quanto possibile senza annoiare, le sensazioni del 'finale' effettuato in 'manuale' su questo simulatore.

A circa 1000FT il FFO (Carlo Melillo), d'accordo con il sottoscritto, ha disinserito l'autopilota e l'avvicinamento è proseguito in 'manuale' sino al touch-down.

Appena disinserito l'autopilota è necessario qualche secondo per prendere familiarità con il 'mezzo' e tenere sotto controllo assetto e prua, apportando le correzioni necessarie.

L'aeromobile 'risponde' in modo diverso rispetto a come siamo abituati, ovviamente.

La prima volta che si vola su questo sistema, da quel che ho sperimentato, si tende a sovra-dosare le manovre di virata e di modifica dell'assetto a cabrare o a picchiare, quindi ci si trova a dovere intervenire subito dopo per correggere la prua e l'assetto.

Tutto questo a discapito di secondi che diventano tanto più preziosi quanto più si è vicini al touch-down.

Mi sento di dire che, almeno le prime volte, è consigliabile disinserire l'autopilota un po' in anticipo in modo da avere tutto il tempo per prendere familiarità con i comandi e correggere assetto e prua in tempo utile per effettuare con sicurezza l'ultima parte dell'avvicinamento sino al touch-down.

Una volta toccato terra con il carrello anteriore, via di 'reverse', poi freni ed abbiamo 'liberato a destra' per raggiungere i parcheggi dell'aerostazione di Milano Linate.

Un altro aspetto curioso, confermato da altri colleghi che hanno provato il simulatore prima di me, è quello che si potrebbe definire "movimento apparente". Mi spiego meglio: dato il realismo del simulatore, del sistema di visualizzazione e delle caratteristiche di finitura e del cockpit (riprodotto fedelmente), nel complesso si tratta di un 'ambiente' molto coinvolgente; questo fa sì che, sebbene si tratti di un simulatore "statico", mentre si compiono manovre (virata/cabrata/picchiata) si avverta una lieve sensazione di movimento. Si tratta, ovviamente, soltanto di un'impressione generata dal nostro cervello che, non avendo altri riferimenti utili a ricordare che si è ben saldi a terra, elabora gli unici dati a disposizione che vengono da quello che viene visualizzato attraverso i monitor. Si tratta di un aspetto che completa piacevolmente la sensazione di realismo.

Considerazioni sul sistema

Nel briefinng iniziale Yeates ci ha brevemente descritto l'hardware utilizzato (se non ricordo male il sistema è gestito da sette PC in rack) facendo intendere che si tratta di sistemi di 'fascia alta' appositamente studiati per ottenere il massimo delle prestazioni.

In effetti questo aspetto si nota subito in termini di fluidità della grafica, peraltro impostata per ottenere il massimo grado di dettaglio.

Il cockpit è completo in ogni sua parte: MIP, EFIS, NAV/PFD, FMC, FWD Overhead, AFT Overhead, Pedestal, Volantini/pedaliere ecc.

I software utilizzati per la simulazione di volo sono MS Flight Simulator X e X-Plane, in alternativa a seconda dei casi. Per il nostro volo è stato impiegato X-Plane con scenari SIRX.

La grafica degli aeroporti e degli scenari VFR (terreno, mesh) è davvero notevole.

Considerazioni finali

Effettuare questo volo alla presenza degli amici e colleghi PVI (almeno una ventina) improvvisatisi supporters/passeggeri per l'occasione, è stato un grande onore ed una grande emozione.

Anche dopo il volo, nell'immane chiacchierata tecnica/amichevole che da sempre caratterizza i nostri ritrovi, i colleghi più esperti ed autorevoli non hanno fatto mancare i loro preziosi consigli, mentre ci si scambiavano le impressioni 'a caldo' sul sistema e sulle tecniche di volo.

Si sentiva la mancanza di un caro amico e collega PVI, Giorgio Marzorati, che ha impiegato molte ore e tanta passione nella realizzazione di un cockpit completo di boeing 737NG raggiungendo risultati davvero notevoli. Purtroppo il destino l'ha portato via per sempre, prima che potesse realizzare compiutamente il suo grande sogno. Dedico il mio volo sul simulatore a Giorgio, il quale mi avrebbe certamente 'bacchettato' più volte (giustamente) per le molte mie imprecisioni durante il volo sul '737'. Grande Giorgio...

E' quasi mezzanotte quando Christian Yeates, instancabile, alla fine di una delle tante giornate 'non-stop' da quando è 'decollato' il progetto FSC, ci parla dei progetti futuri che ha in mente, dedicati proprio ai piloti virtuali. Qualche breve cenno: pacchetti di ore agevolati per i soci PVI, selezione di equipaggi FSC, istruzione di volo con piloti 'real', carriera 'reale' per piloti 'virtuali'...

La strada è solo all'inizio, fa intendere, ma come si dice: chi ben inizia...

Happy landings.

Paolo Bertini

I-PABE
