

AGGIORNAMENTO ISTUTTORI VDS/VL 2026

IMPOSTAZIONE CIRCUITI DI ATTERRAGGIO

CIRCUITO A C e CIRCUITO A 8

Entrambe le tecniche vanno affrontate durante le sessioni 2026 dei corsi di aggiornamento istruttori. Il compito istruzionale della scuola indica quale obbligo l'acquisizione di entrambe le procedure di atterraggio da parte dell'allievo.

Scegliere il circuito a C o a 8 dipende da vari fattori (traffico, aerologia, dimensioni atterraggio, presenza di ostacoli). Normalmente ogni campo di atterraggio possiede un suo specifico circuito di avvicinamento.

All'esame, quando possibile, viene richiesto l'attacco a C.

Nel VDS/VL la procedura di avvicinamento è svolta in assenza di motore. Quindi va impostata con un "eccesso" di quota; ossia essere sul punto di inizio procedura con una quota maggiore rispetto alla minima necessaria. Ancor più dovendosi inserire in un'area trafficata.

CIRCUITO A C

Il circuito viene iniziato sopravento al campo di atterraggio in una area delimitata dai prolungamenti dei lati del campo di atterraggio. In pratica un campo senza restrizioni di circuito possiede 4 aree costruite sui prolungamenti dei lati del campo (vedi figura).

Se il circuito inizia secondo un verso, sinistrorso o destrorso, tutte le virate dovranno essere eseguite in quel verso.

Fasi del circuito.

- Virate di 360° per lo smaltimento.
- Sottovento.
- Base.
- Finale.

Area di esecuzione delle virate di 360°

- Scelta nella zona di smaltimento della posizione dell'asse verticale di virata (riferimento rispetto al campo di atterraggio). All'esame viene identificato l'asse verticale di rotazione per quello specifico campo di atterraggio. Tale punto si dovrebbe trovare sulla bisettrice dell'angolo formato dai prolungamenti dei lati del campo (vedi figura).
- Raggio e intensità della virata (uso dei comandi interno ed esterno).
- Mantenimento dell'asse (punto fisso a terra) rispetto allo scarroccio causato dal vento.
- Osservazione dei riferimenti da parte del pilota (con movimenti della testa); questi possono essere alberi, case e altre strutture, strade, forme e colori dei prati nell'area di atterraggio, ecc.
- Decisione di terminare la fase di virata per procedere con il percorso di "sottovento":
 - o Valutazione quota del pilota (movimenti del capo e osservazioni a terra dei riferimenti).
 - o Indecisione nella conclusione della virata (faccio o non faccio un altro giro...?).
 - o Entrata alta per il percorso di sottovento.
 - o Entrata bassa per esecuzione di un giro in più rispetto alla quota idonea.
 - Aggiustamenti sul raggio e intensità della virata.
 - Scomposizione della virata, rischio virata stretta o innesco spirale.
 - Intervento in radio dell'esaminatore.

Percorso di sottovento

- Traiettorie e distanze rispetto al bordo campo atterraggio.
- Calcolo dell'efficienza in base all'intensità del vento e altri fattori.
- Allungamento del sottovento e/o distanziamento dal campo in caso di entrata alta.
- Accorciamento del sottovento e/o avvicinamento al campo in caso di entrata bassa.
- Osservazione dei punti a terra (movimenti del capo) per la valutazione e scelta del punto di esecuzione della virata base (indicativamente di 90° secondo il verso del circuito).
- Impostazione della virata base, raggio e inclinazione della virata con particolare attenzione all'eventuale scarroccio.

Percorso nel tratto base

- Valutazione del percorso, osservazione di possibili ostacoli.
- Variazione della planata: allungamento in caso di sostentamento per aria ascendente o riduzione in caso di aria discendente.
- Possibilità di allungamento prima della virata finale, nel rispetto delle regole di precedenza, con S ampie o virate di 180° in avanzamento per non interessare l'asse della base e rischiare di incontrare potenziale traffico di arrivo in base.
- L' accorciamento, con riduzione del tratto base, che porti alla "non esecuzione" della base stessa con "gancio finale diretto"; l'esecuzione di una virata di 180° per immettersi direttamente nel percorso finale, ammesso per motivi di sicurezza, denota comunque una incompletezza del circuito.
- Valutazione della finestra di ingresso in finale in funzione della presenza di vento, delle dimensioni del campo di atterraggio e della presenza di ostacoli.
- Virata finale, indicativamente di 90° secondo il verso del circuito.
- Problematica virata finale alta, sopra il limite della finestra, con potenziale fuoriuscita dai limiti del campo di atterraggio.
- Problematica virata finale bassa, fino al limite dell'atterraggio in virata.
- Atterraggio direttamente in base (valutazioni dell'esaminatore...).

Percorso finale

- Uscita dalla selletta e posizionamento verticale del pilota; differenti modalità tra le scuole.
- Tecniche di aumento dell'efficienza (rilascio comandi e presa di velocità).
- Tecniche di riduzione dell'efficienza (differenti modalità tra le scuole), con esecuzione di S e relative impostazioni, azione sui comandi, postura del pilota. E' sconsigliata l'esecuzione delle orecchie in questa fase.
- Presa di velocità finale; calcolo della quota di impostazione e dosaggio del rilascio dei comandi.
- "Flare"; calcolo quota di impostazione, inizio e intensità di trazione, stallo finale.
- Controllo a terra dell'ala e corretto appoggio al suolo.
- Spostamento nell'area di ripiegamento e rimessaggio dell'attrezzatura.
- Debriefing

CIRCUITO A 8

A differenza della procedura a C, il circuito a 8 viene impostato sottovento al campo di atterraggio. La differenza fondamentale è l'esecuzione di virate di verso opposto, indicativamente di 180° al suolo, variabili in funzione dell'intensità del vento, su un asse definito e scelto dal pilota, con ritorno per più volte sul medesimo asse in cui è stato impostato il circuito o su un corridoio ad imbuto. Questo implica la problematica di rotte convergenti per piloti che impostano il circuito di atterraggio alla medesima quota.

Condizioni in cui è preferibile un attacco a 8:

- Presenza di vento sostenuto, tale da porre difficoltà nelle valutazioni implicite di quota sulla procedura in un attacco a C, con tecnica "a granchio".
- Atterraggio di piccole dimensioni, in assenza di traffico.
- Atterraggio sconosciuto, in assenza di traffico.
- Atterraggio con presenza di evidenti ostacoli, in particolare se situati sulle traiettorie della procedura a C.

I due tipi di circuito sono incompatibili contemporaneamente sullo stesso campo di atterraggio.

In caso di dubbia direzione del vento (mancanza di manichetta a vento...), o possibili cambi repentini nella direzione del vento (in particolare se prossimi ai 180°), è preferibile impostare un attacco a C nella direzione che si reputa sopravento al campo di atterraggio. Nel caso di errata valutazione del vento, o di un suo cambio repentino di direzione, è possibile trasformare rapidamente un attacco a C in 8, mantenendo la stessa posizione di impostazione del circuito. All'opposto è difficile reimpostare un attacco a C nell'opposta direzione, ancora meno trasformare in ultima analisi un attacco a 8 in C.



