

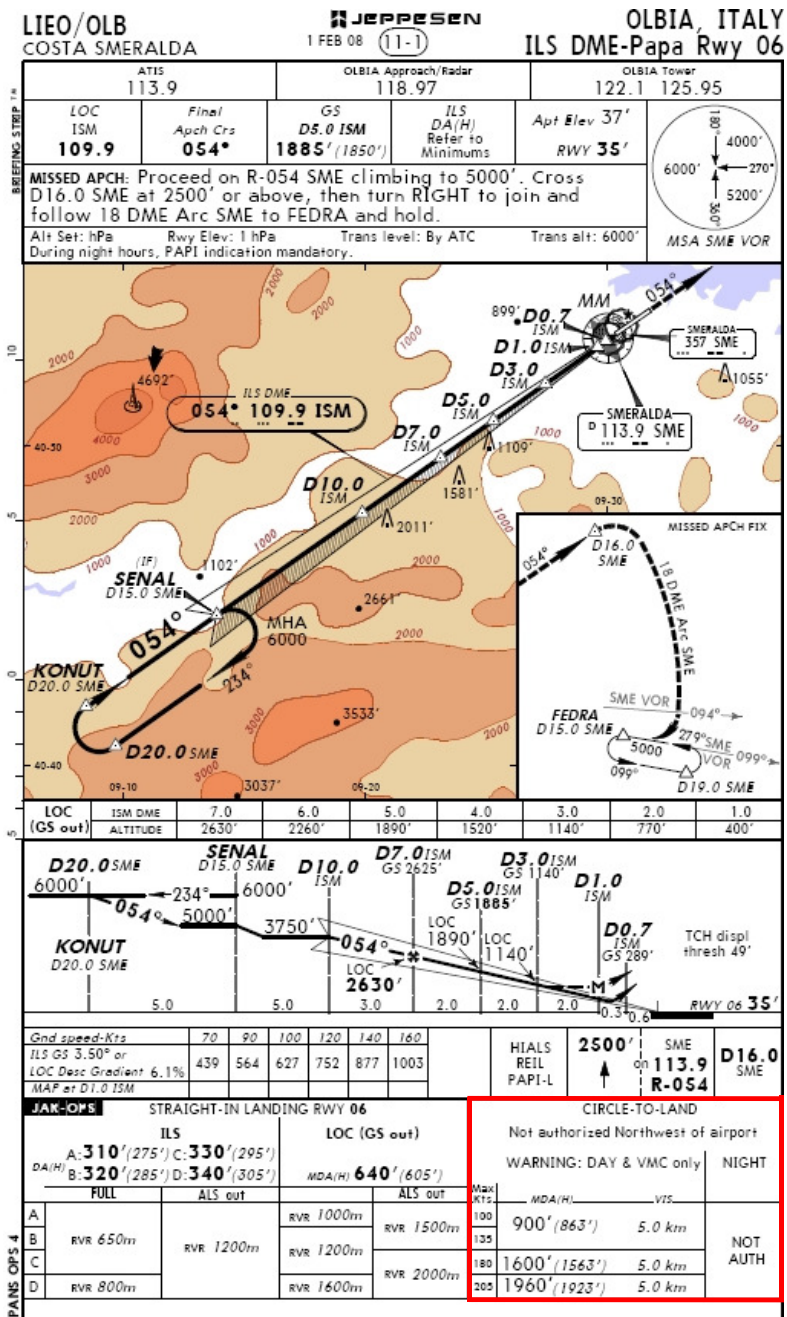
# Circle To Land



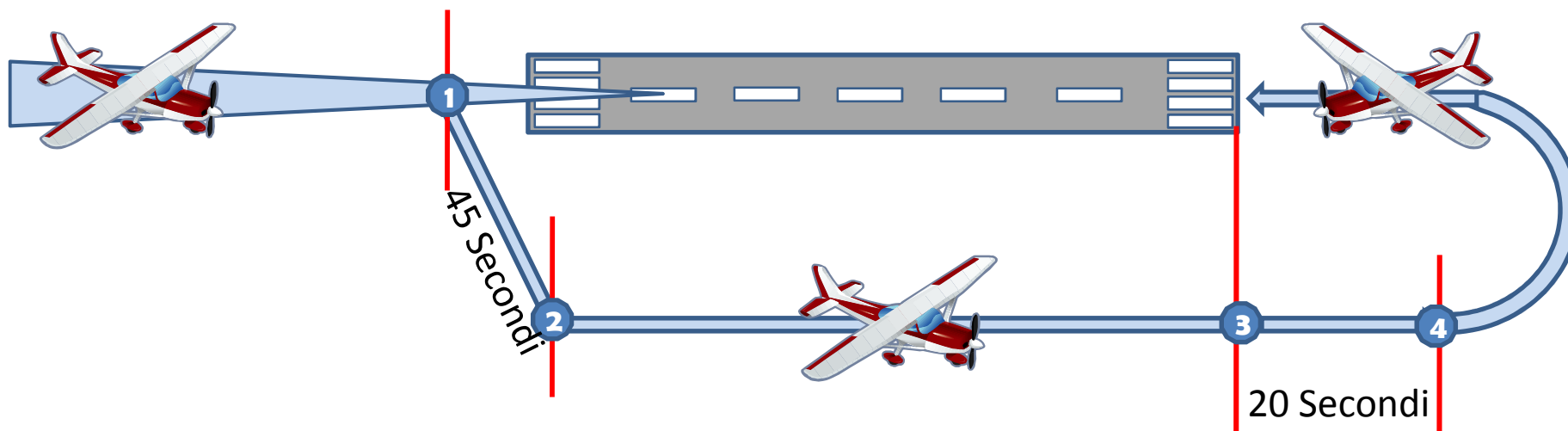
---

☺ FOR SIMULATION USE ONLY ☺  
DO NOT USE IN REAL AVIATION

MED263  
Marco Sparapani



Il *circle to land* è una procedura *circling*. Per procedura *circling* si intendono tutte le procedure composte da un primo tratto svolto in volo strumentale e da un secondo tratto svolto a vista. Il *circle to land* permette di seguire un avvicinamento strumentale per una testata pista. Poi interromperlo. Entrare nel circuito di traffico a vista ed atterrare sulla testata **opposta** della pista asservita da procedura strumentale. La necessità di una procedura simile nasce su aeroporti asserviti da procedure per una sola testata pista. Le cause non sono molte una per tutte come esempio può essere la presenza ostacoli. Distinguiamo sulla carta le informazioni a noi necessarie per effettuare la procedura. Nel quadrato rosso troviamo le tre informazioni a noi necessarie. La prima è che ci aspettiamo un circuito di traffico sinistro perché come la carta riporta a nord-ovest è **vietato**. La seconda informazione sono le minime del *circling*. Se supponiamo di essere un aeromobile di tipo **A** avremo 900' di MDA (Minimum Descent Altitude) con una visibilità almeno di 5,0 Km. La terza informazione è che di notte è **vietato!**



Supponiamo di essere un aereo di categoria **A**. Ci troviamo sull'ILS pista 06 dell'aeroporto di Olbia. Causa forte vento da  $240^\circ$  la pista in uso è la 24. Il controllore o noi stessi adottiamo la procedura *circle to land* per atterrare. Cosa dobbiamo fare? Come detto prima siamo stabili sull'ILS (o stabili sulla procedura che stiamo seguendo, ad esempio una VOR). Seguiamo il LOC (guida orizzontale) e il GS (guida verticale) dell'ILS fino alla MDA, mai al disotto!!! Pertanto raggiunti i 900 ft (se hai dubbi riguarda la cartina della pagina precedente) fermo la discesa e viriamo di  $60^\circ$  (il course dell'ILS è  $54^\circ$ , aggiungo  $60^\circ$  ed ottengo una prua pari a  $120^\circ$  circa) per **45** secondi. Viro dove la procedura mi **obbliga** (se hai dubbi riguarda la cartina della pagina precedente). In questo caso il circuito è sinistro pertanto la prima virata per lasciare l'ILS la effettueremo a destra. Passati i 45 secondi entro nel circuito di traffico a vista. Così ci troveremo in sottovento. Al traverso della pista 24 scatto il cronometro ancora per 20 secondi (regola valida per tutti gli aerei e per tutti i circuiti) e scaduti quest'ultimi virerò in base per poi raggiungere il finale ed atterrare.

La manovra non è complessa basta farla “piano”. Anche se la visibilità necessaria è di almeno 5,0 Km a basse velocità si rimane sempre nelle vicinanze dell’aeroporto. Al punto **1** ci si deve arrivare configurati prossimi a buttar giù il carrello. Per darvi un’idea con il MD80 o 737-800 si dovrà raggiungere la minima MDA con il flap a 15°-20° ed una velocità di circa 150Kts. Parametri da mantenere fino al punto **4** dove abbasserò il carrello e dalla virata base finirò di configurare l’aereo completando il settaggio dei flap. Con il nostro aereo categoria **A** pertanto le velocità saranno ancora più basse.



Sta volta per essere più chiaro ho fatto un video:

<http://it.youtube.com/watch?v=-9Y8n6hhrFg>