

Il briefing meteo

perare e integrare questa forma primitiva di meteorologia, affiancandola con un'analisi a grande scala, che permetta di ricondurre alla situazione cosiddetta "sinottica" anche gli effetti a carattere più locale (venti ed effetti orografici, turbolenze e *wind shear*, nebbie e fenomeni di riduzione della visibilità, temporali, ecc.).

Mi accade spesso, parlando di assistenza al volo in ambito ULM, che qualcuno dei presenti, dopo un bombardamento verbale a base di codici, carte significative e raccomandazioni sull'importanza di una corretta pianificazione meteorologica pre-volo, prenda la parola ed esordisca con un "Sì, ma..." Il resto è cosa nota. "Sì, ma è possibile che tutto ciò sia veramente a nostra disposizione? E poi, chi paga? E' possibile che sia tutto gratis?"

A questo punto il discorso abbandona il tono *tecnico* di un METAR per assumere quello più *filosofico* di una discussione sull'organizzazione dei servizi di assistenza al volo e di come questi siano (o non siano) pronti a recepire le necessità del mondo aeronautico cosiddetto "minore". In effetti siamo di fronte a due realtà che, per anni, si sono tenute (o sono state costrette a tenersi...) separate e solo ora stanno imparando a conoscersi e a misurare le reciproche necessità e abitudini; questo vale per gli ultraleggeristi, che, per esempio, hanno avuto ora accesso sperimentale all'utilizzo della radio, e per chi sta "dall'altra parte del radar", che deve imparare a vedere i nostri apparecchi non più come pericolosi "accrocchi" costruiti nel retrobottega, ma come veri e propri *aeromobili* (e mi scusino gli ortodossi della legge 106...)

Ai piloti VDS è ben evidente che, con gli apparecchi evoluti ora a disposizione, non può più ritenersi sufficiente la cosiddetta "meteorologia del contadino", cioè quella specie di climatologia locale che ognuno di noi poteva costruirsi a casa propria, imparando, sulla base dell'esperienza del proprio vissuto personale, ad associare i segni del tempo con morfologia del territorio... proprio come dicono i contadini quando sostengono che "il tempo cambia quando il vento arriva da quella parte" o quando "le nubi appaiono sulla cima di quel monte". Oggi, potendo volare su tratte estese anche in territori non così conosciuti, diviene importante poter su-

Purtroppo, ciò che solitamente viene insegnato durante le lezioni per l'abilitazione al VDS difficilmente va oltre il semplice approccio "scolastico" alla meteorologia, con il risultato che nel mondo ULM vi è, ancora, molta *ignoranza* al riguardo, intesa proprio nel senso che si *ignora* cosa fare, cosa chiedere, dove chiederlo e come. Tutto ciò risulta poi ancora più eclatante, se confrontato con l'*offerta* esistente in questo settore, con uffici meteorologici espressamente dedicati all'assistenza al volo, in tutte le sue forme. Molti piloti si abituano così a sopperire autonomamente alla mancanza di adeguate informazioni, ognuno "miscelando" incoscienza ed esperienza personale in misura diversa secondo le proprie capacità. Alcuni hanno, invece, l'abitudine di sviluppare una personale conoscenza della situazione meteorologica, monitorando le condizioni atmosferiche con alcuni giorni di anticipo, anche tramite mass media o via Internet; sebbene in rete abbondino i siti in grado di fornire informazione meteorologica e su qualcuno di essi è anche possibile reperire quella più particolarmente aeronautica, tuttavia si deve rammentare che gli unici dati ad avere valenza operativa sono proprio quelli provenienti dai competenti uffici, ovvero sia quelli dell'Aeronautica Militare Italiana o dell'ENAV S.p.A.

La pratica di contattare centri meteorologici aeronautici deve quindi definire parte della *check list* personale di ogni pilota e, proprio come ci si rivolge a meccanici specializzati per il controllo del proprio motore, così si deve superare la tentazione del "fai da te meteorologico", vincendo da un lato il timore di avere a che fare con il pianeta dell'assistenza al volo (o, almeno, con la sua parte meteo!), dall'altra la paura, che però sconfinata nella pigrizia, di dover affrontare messaggi codificati di difficile comprensione, almeno inizialmente. Il consiglio è perciò quello di contattare questi centri AM o ENAV, specificando il proprio tipo di aeromobile e cercando, ove possibile, il meteorologo per una "chiacchierata" (il cosiddetto *briefing*)

sulle condizioni attuali e previste sulla zona o lungo la rotta in interesse. Non si creda assolutamente che il fatto di pilotare un ultraleggero possa risultare “degradante” agli occhi di chi, quotidianamente, ha a che fare con aerei di linea o di aviazione generale; l'unico problema è che, qualificandosi come piloti e chiedendo informazioni da piloti, si hanno risposte da piloti. Da qui la necessità di conoscere tutta una serie di codici e di messaggistica di tipo aeronautico.

Possiamo definire il *briefing meteorologico* come “la trasposizione delle previsioni e delle osservazioni, in superficie e in quota, radar e satellitari, oppure frutto dei riporti di altri piloti, in una forma direttamente utilizzabile dall'utenza aeronautica per le operazioni di pianificazione, ai fini di una navigazione aerea sicura ed efficiente”. Per rivolgersi proficuamente a un Ufficio Meteorologico Aeroportuale ed essere certi che le informazioni ricevute siano adeguate alle proprie necessità, è importante che il pilota fornisca al meteorologo, almeno due ore prima del decollo, le seguenti informazioni¹:

- identificativo dell'aeromobile (es: I-XXXX) e/o il nome del pilota;
- tipo di apparecchio, di volo pianificato e quota prevista. È bene specificare queste informazioni, seppur da noi ovviamente ritenute ridondanti, trattandosi di VDS. Come dicevamo in apertura, per alcuni operatori del mondo aeronautico il nostro volo è ancora qualcosa di sconosciuto, e si deve dimostrare un po' di indulgenza nei confronti di chi, per esempio, non conosce la differenza tra deltaplani e apparecchi evoluti. Io stesso, non meno di due mesi fa, ho dovuto spiegare ad un esterrefatto collega come oggi la costruzione dei nostri apparecchi non sia più solo amatoriale (il famoso “retrobottega”, detto in tono quasi spregiativo...) ma di come esista anche una vera e propria realtà economica di modelli di produzione industriale e, infine, come oggi sia possibile attraversare l'intera penisola in ultraleggero, senza doverci impiegare mesi e senza rischiare di vedere il proprio mezzo andare in pezzi alla prima piccola turbolenza.

¹ Ricordate che ogni comunicazione telefonica con i centri di assistenza al volo (quindi anche con gli uffici meteorologici) viene registrata, proprio per permettere, in caso di necessità per esempio legata ad eventuali inchieste, di risalire al tipo di briefing ricevuto dal pilota, anche valutando se il meteorologo ha ricevuto tutte le informazioni necessarie a svolgere al meglio il proprio compito.

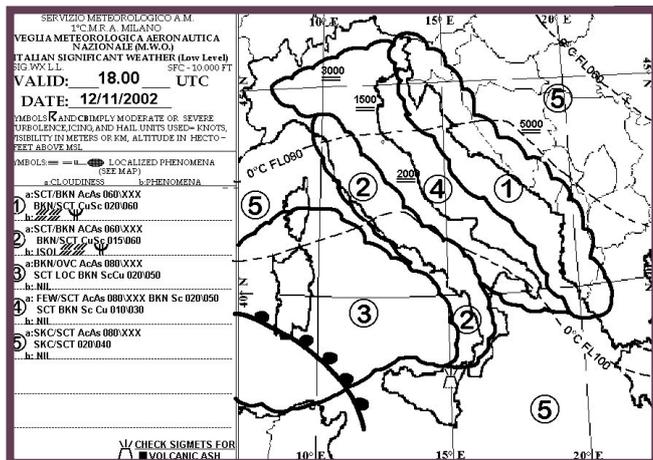
Il briefing meteorologico: un elemento essenziale nella pianificazione operativa di un volo

- località di partenza (aeroporto, aviosuperficie, ecc.);
- rotta prevista, con eventuali scali intermedi;
- località di destinazione (aeroporto, aviosuperficie, ecc.);
- orari stimati di decollo (ETD, *Estimated Time of Departure*) e atterraggio (ETA, *Estimated Time of Arrival*).

A fronte di questi dati, e quindi fornendo le informazioni richieste nel momento più ravvicinato possibile al previsto orario di decollo, il meteorologo deve sottolineare l'eventuale presenza di fenomeni pericolosi lungo la rotta, cioè tali da rendere necessaria una sua variazione se non, addirittura, la cancellazione dell'intero volo (temporali, turbolenza, possibile formazione di ghiaccio, bassa visibilità, ecc.). È importante però evidenziare come il pilota, conoscendo le proprie capacità e limitazioni, sia l'unico in grado di giudicare la fattibilità o meno di un volo, a fronte delle condizioni atmosferiche previste e/o attuali; per esempio, nel caso di scarsa visibilità, il meteorologo dovrà segnalare la *non-raccomandabilità* di una procedura “a vista”, ma la decisione finale dovrà spettare sempre al pilota.

Il meteorologo deve a questo punto riassumere le condizioni meteorologiche attuali o previste lungo la rotta, soffermandosi su elementi sinottici di particolare importanza (fronti, minimi barici intensi, ecc.), su direzione e intensità dei venti in quota (soprattutto in riferimento al prescelto livello di volo) ed eventualmente anche sulle temperature. Nel caso il *briefing* si svolga a ridosso dell'ETD, esso potrà essere integrato





La carta significativa dei bassi strati, detta anche *Low Level Italia*. Riporta la presenza, osservata o prevista, di fenomeni pericolosi per la navigazione aerea, compresi tra il suolo e FL100 (cioè una quota di 10000 piedi), in un intervallo di tempo di 6 ore, centrato sull'orario di validità della carta (dalle 15 alle 21 UTC, in questo caso)

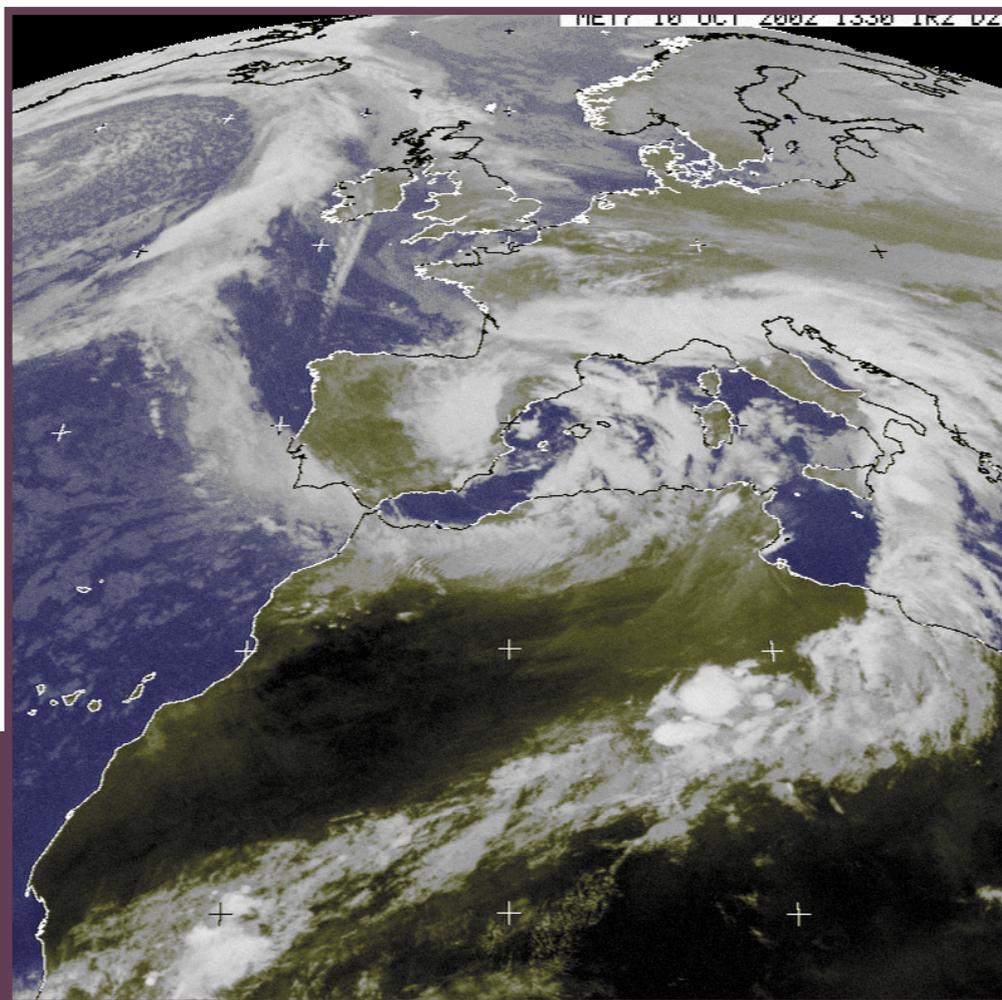
riferimento più bassa tra quelle disponibili).

E veniamo alla domanda *clou*: “*ma chi paga?*”. Proprio perché oggi giorno i servizi di assistenza al volo sono ancora organizzati secondo un modello finalizzato all'aviazione generale e commerciale, che questi servizi paga sotto la più generica voce di “tasse di rotta e terminali”, la risposta più semplice è: *nessuno*. Non escludo che un domani, magari anche abbastanza prossimo, si andrà anche verso un sistema di pagamento per questo tipo di informazioni (per esempio, con un sistema di abbonamento o con chiamata telefonica a un numero di tipo “166...” unico per tutto il paese) ma, per il momento, è ancora possibile chiamare per avere un *briefing* professionale al solo costo della telefonata². Dunque... perché non approfittarne? Buoni voli! ✈️

da eventuali informazioni aggiuntive, quali ad esempio riporti radarmeteorologici o provenienti da altri piloti (specie in caso di wind shear o nubi di cenere vulcanica), immagini satellitari, analisi del sondaggio termodinamico per ricavarne la quota dello zero termico o la presenza di inversioni, ma sempre inerenti la rotta in esame. Durante il colloquio, il pilota potrà chiedere ulteriori delucidazioni su particolari poco chiari o su situazioni che potrebbero per lui assumere una particolare criticità; è diritto di ciascun pilota quello di ottenere un *briefing* adeguato alle proprie necessità, ma è d'altra parte suo dovere conoscere i termini e le modalità con cui tali *briefing* si esplicano.

Nel caso vi sia una specifica richiesta da parte del pilota, potrà costituire parte del *briefing* anche la lettura diretta dei principali bollettini d'interesse (aeroporti di decollo, atterraggio ed eventuali alternati), mentre si consiglia una visita diretta presso gli uffici meteorologici aeroportuali, per la consultazione delle carte significative e di vento nei bassi strati, delle quali si può anche eventualmente richiedere la cortesia di un invio via fax presso il proprio numero (direi limitandosi a significativa dei bassi strati e carta di vento e temperatura in quota a FL050, la quota di

² È possibile reperire i recapiti telefonici alla voce “sala *briefing*” del sito www.ufficiometeo.it



Le immagini satellitari non sono tutto, ma costituiscono certamente un importante ausilio nella previsione a brevissima scadenza (nowcasting), elemento fondamentale per un ultimo *briefing*, immediatamente prima del decollo.