



Rynko Air Line



Procedure SID o DP

Le partenze strumentali standard (SID) sono rotte d'uscita codificate, istituite per servire determinati aeroporti, generalmente compresi entro uno spazio aereo controllato.

L'uso delle SID rende più scorrevole il flusso del traffico aereo e decongestiona le frequenze ATC, in quanto evita ai controllori la necessità di istruire continuamente i piloti.

Ogni aeroporto ha solitamente più SID pubblicate, il cui numero varia in funzione del numero delle piste e delle direzioni nelle quali può essere instradato il traffico in uscita.

Le diverse SID vengono di volta in volta denominate con riferimento ai punti caratteristici del terreno, a città, a intersezioni, ad aiuti alla navigazione, o ad aree particolari, spesso accompagnati da gruppi di numeri e lettere che facilitano l'elaborazione computerizzata delle clearance.

In allegato troverete le SID complete relative all'aeroporto di Palermo Punta Raisi LICJ.

Per facilitare la descrizione delle procedure possiamo dividere la carta in tre sezioni:

1. **Intestazione/piede:** nella parte alta del foglio troviamo l'indicatore AIP (o Jeppesen), la città, la quota di transizione, lo Stato ed il nome dell'aeroporto cui si riferisce; nel piede troviamo le frequenze e la legenda riassuntiva della simbologia adottata.
2. **Descrizione grafica:** la parte centrale del foglio permette di trovare riscontro in forma grafica a ciò che è descritto nella parte testuale. Notiamo le due piste di LICJ, i VOR e gli NDB, le intersezioni fondamentali (ricavabili mediante intersezioni di radiali, oppure tramite VOR DME), le "label" delle varie procedure SID, la scala con la quale è stata redatta la carta (ed anche le indicazioni per il fuori scala). Importanti sono le rotte magnetiche descritte ottenute mediante intercettamento di uno o più VOR; sono il vero e proprio cuore delle SID, procedure le quali, lo ricordiamo, ci permettono di allontanarci da un aeroporto. Non meno importanti sono la MCA (Minimum Cross Altitude) e la MCL (Minimum Cross Level), quote MINIME richieste ad un aeromobile per il sorvolo di un determinato punto. Sempre nella parte della

descrizione grafica potremmo trovare una nota riguardante la velocità massima da tenere sotto una determinata quota (es.: *Speed limit below FL100: MAX IAS 250Kt or as by ATC – Limite di velocità al di sotto di FL100: massimo 250 indicati o come richiesto dall'ATC*); inoltre sovente, specie negli aeroporti dotati di procedure antirumore, si trovano i gradienti di salita minimi suggeriti e la relativa tabella per trovare detti valori.

- 3. Descrizione testuale:** nel secondo foglio (o nella parte bassa dello stesso se usiamo carte della Jeppesen) si trovano le descrizioni testuali delle rotte da seguire e delle altitudini minime a cui va effettuato l'attraversamento di determinati punti; inoltre è possibile trovare anche alcune note relative alle procedure stesse.

“Voliamo” una SID.

Desideriamo decollare da Palermo Punta Raisi LICJ alla volta di Napoli Capodichino LIRN utilizzando la SID ROSAS 5A e la pista 07 per il decollo.

Andiamo a leggere cosa ci dice la SID:

ROSAS 5A (*)

Intercettare RDL 283 PRS VOR/DME e procedere via LOUIS, TEKRA, PRS VOR, SIDRO (RDL 036/23 NMPRS VOR/DME, RDL 018/29 NM PAL VOR/DME), ROSAS.

Esiste anche una nota che ci ricorda che:

(*)NOTA:

I velivoli in partenza possono virare a sinistra prima di LOUIS (SID LURON 5A, ROSAS 5A, PAL 5A) e a destra prima di SIDRO (SID PAL6B) purché abbiano lasciato 5000 FT in salita ed abbiano richiesto e ricevuto dall'Ente ATC la relativa autorizzazione. La RDL 199 di PRS VOR/DME, o la RDL 077 PRS VOR/DME debbono comunque essere attraversate a FL 80 o più.

Ci portiamo sul punto attesa della 07 avendo già impostato la nostra strumentazione in maniera tale da intercettare la radiale 283 in uscita da PRS VOR. Decoliamo ed iniziamo la nostra virata a sinistra per allontanarci dal campo; assumiamo il rateo di salita consono alle nostre prestazioni ed una prua di 246° in questa maniera abbiamo effettuato una sorta di circuito sul campo e saremo pronti per intercettare la RDL283 PRS.

Intercettata la radiale procediamo via KERON (punto che dista 13 miglia da PRS) e poi via LOUIS (punto che dista 18 miglia da PRS). Su LOUIS la carta ci ricorda che la MCA è di 5000 piedi. E' bene chiarire in questa sede che detti valori di quota non sono assoluti nel senso che necessariamente bisogna attraversare LOUIS a 5000 piedi; detto valore è solo un valore minimo! Vale il seguente ragionamento: al di sopra di 5000 piedi SI, al di sotto di 5000 piedi assolutamente NO.

Giunti su LOUIS, vireremo a sinistra verso il punto TEKRA il quale si trova sulla RDL091 in avvicinamento, a 18 miglia dal VOR. Seguiremo detta radiale sino a PRS VOR sulla verticale del quale intercetteremo la RDL036 in allontanamento da PRS VOR. Detta radiale ci porterà, dopo 23 miglia di navigazione, sul punto

SIDRO. Sempre la SID ci ricorda che su SIDRO dovremo cambiare il VOR di riferimento, da adesso sarà PAL VOR. Intercettata la RDL018 ed ad una distanza pari a 29 miglia da PAL VOR, ci ritroveremo su ROSAS punto sul quale, presumibilmente, Palermo radar ci lascerà in favore di Roma controllo. Seguiremo la normale navigazione verso Napoli.

Come interpretiamo la nota? Questa ci dice che, dietro autorizzazione espressa positivamente dall'ATC, possiamo virare a sinistra prima di avere attraversato LOUIS, purché la nostra quota sia maggiore di 5000 piedi; tutto qua 😊.

Possiamo riassumere dicendo che la SID è una procedura pubblica di allontanamento dagli aeroporti la quale consta di un certo numero di operazioni logiche poste in sequenza.

Il pilota non deve far altro che procedere per come pubblicato, nulla più.

[Emanuele Bettinazzi](mailto:Emanuele.Bettinazzi@rynko.net)
www.rynko.net