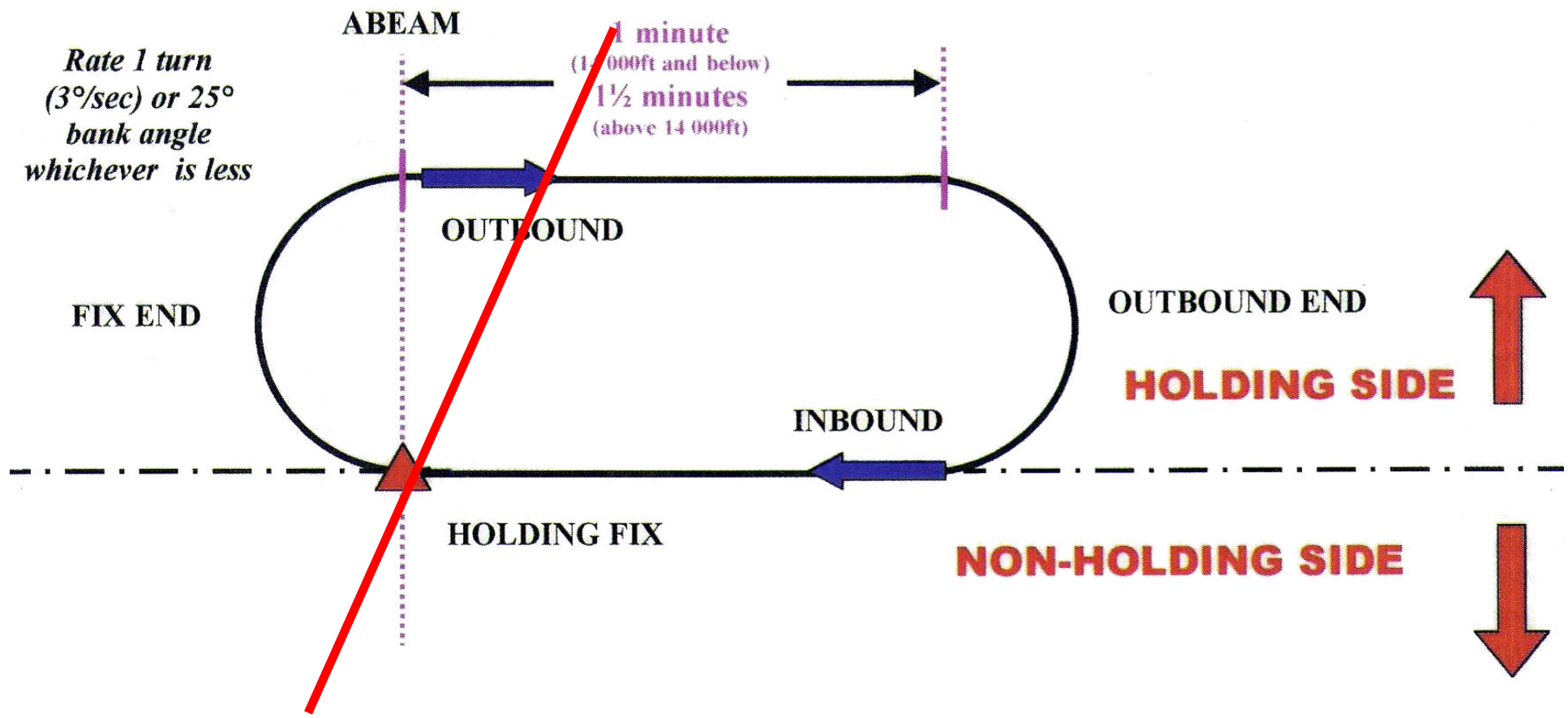
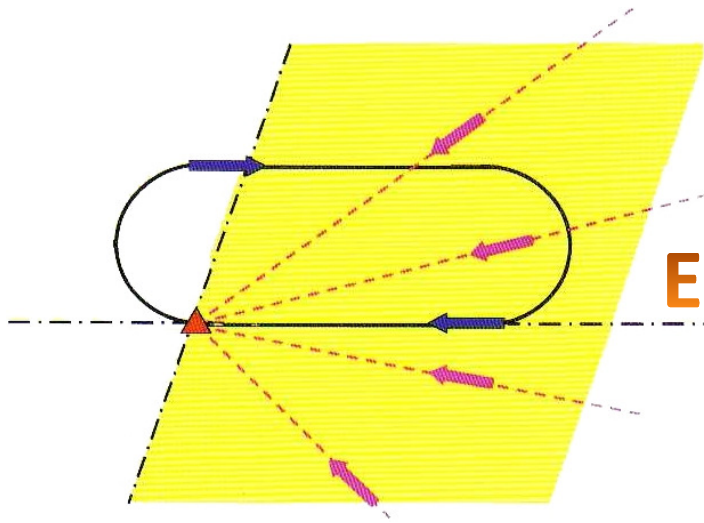


# Chi Ha Paura Delle Holding?

Le Holding generalmente sono i caselli autostradali dei cieli. Nei quali, causa traffico, siccome non ci è concesso stazionare in coda, ci costringono a girare come il buon Jimmy Fontana cantava. Le holding, a meno che non sono necessarie a noi per una procedura, ci verranno comunicate come **Limite**. Insomma se c'è traffico ci costringono, come criceti, a girare attorno al FIX della Holding (generalmente un VOR un NDB o Rad+DME). Di teoria attorno al circuito d'attesa ce n'è a bizzeffe. Vediamo a noi cosa realmente serve. Innanzi tutto memorizziamola, è simile ad un circuito VFR o più semplicemente è identica ad un Biscotto Gentilino. Dobbiamo dividerla in quattro parti. Il primo è il tratto INBOUND, che determinerà la parte a noi più ostica, cioè l'ingresso. Il tratto INBOUND ha una durata circa di 1 minuto e viene percorso sul fondamentale della holding. Il fondamentale può essere una radiale o un QDM se il FIX è un NDB. Il secondo tratto è la virata (standard) compresa tra il FIX e l'abeam. L'abeam è quando si è al traverso di un generico FIX. Si verifica impostando la frequenza del fix sull'RMI (la freccetta verde del VOR o la gialla se NDB). Quando l'RMI si troverà a 90° rispetto alla nostra prua sarete al traverso. Troviamo poi il tratto OUTBOUND. Si differenzia rispetto al tratto INBOUND perché questo lo seguiremo non più su una strada ben ferma come una radiale o un QDM ma lo seguiremo impostando solo la prua opposta al senso dell'INBOUND (occhio al forte vento). Questo tratto dura **esattamente** 1 minuto. Dovrete scattare il cronometro quando all'abeam. L'ultima fase è la virata che vi riporterà sulla radiale per il tratto INBOUND.

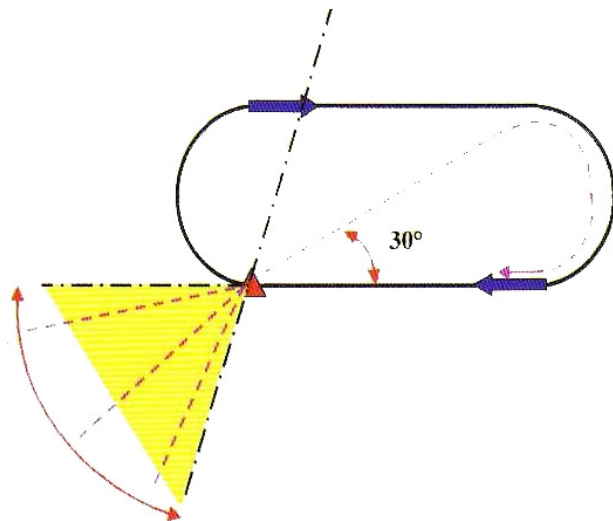
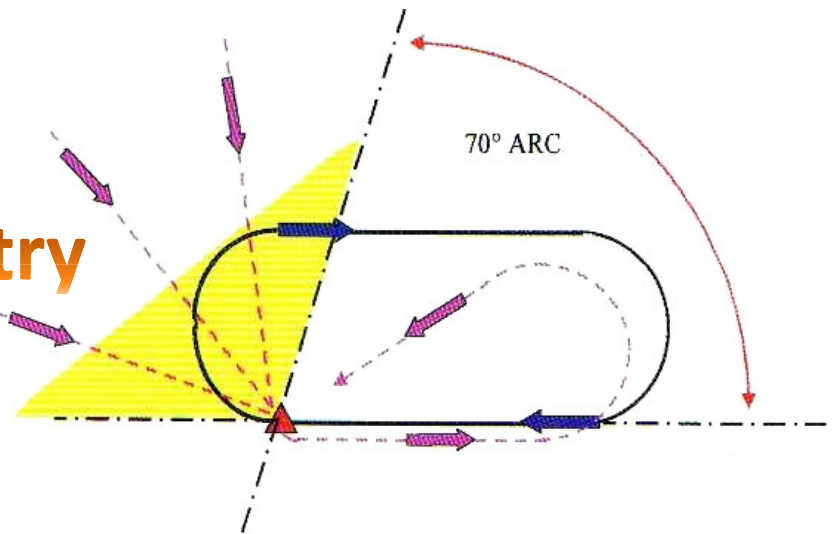
Qui sotto troviamo un sunto di quanto detto. Sicuramente meglio l'immagine che il mio pessimo italiano. La marcata linea rossa, che taglia la holding, è la linea che dovremmo, mnemonicamente o con una matita, appiccicare su tutti i circuiti d'attesa che incontreremo. Così sarà più semplice determinare da dove entrare. Se guardate bene il disegno noterete che la holding in questo modo si divide in 3 parti. Le tre aree determinano se l'ingresso sarà: **DIRETTO – PARALLELO – BISETTRICE**.





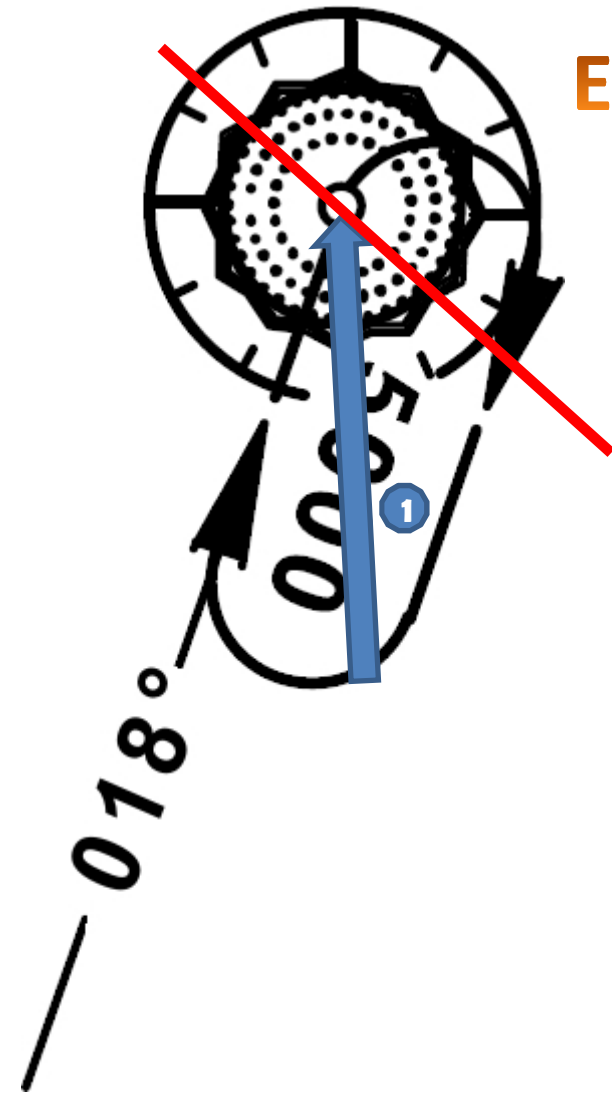
**Entrata Diretta – Direct Entry**

**Entrata Parallela – Parallel Entry**



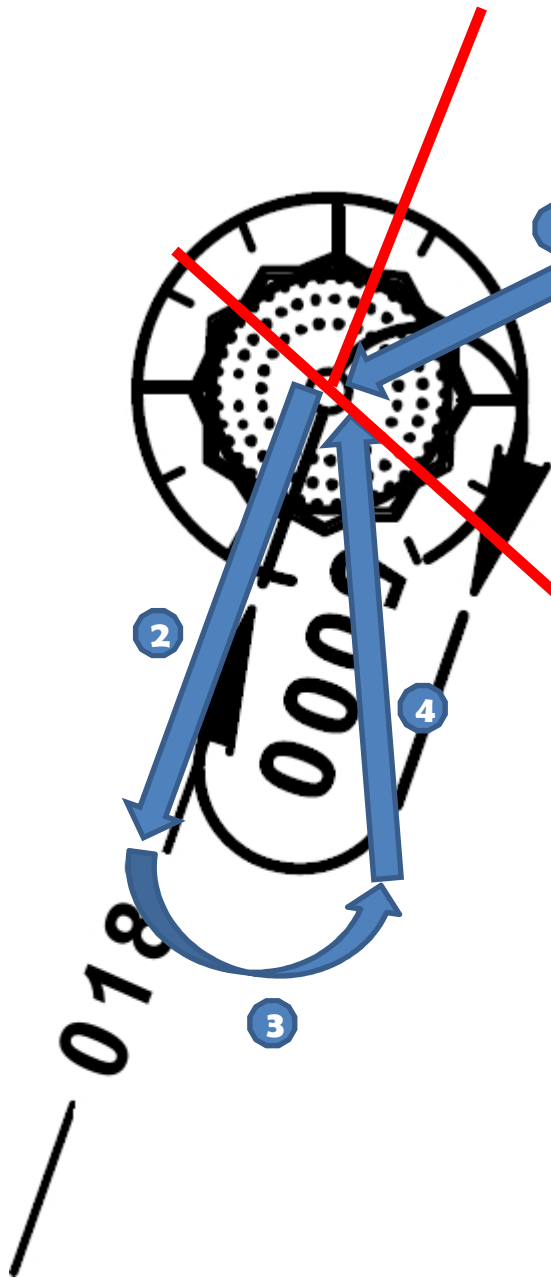
**Entrata Bisettrice – Offset Entry**

## Entrata Diretta – Direct Entry



E' la più semplice ed intuitiva.

Se, come in questo caso, veniamo da sud rispetto al FIX le operazioni necessarie per un buon ingresso sono ben poche. Si raggiunge il FIX. Appena passato il FIX si vira a destra e si entra per 1 minuto nell'outbound. L'outbound ovviamente avrà come prua il reciproco del course inbound della holding; pertanto prua 198°. Passato il sessantesimo secondo si virerà a destra per rientrare sul course inbound 018 del VOR. Imperterriti si continua a girare previa nuova autorizzazione.



## Entrata Parallela – Parallel Entry

E' la più comoda.

Se, come in questo caso, veniamo da nord est rispetto al FIX le operazioni necessarie per un buon ingresso sono leggermente più impegnative. Si raggiunge il FIX. Appena passato il FIX si vira a sinistra per 1 minuto con una prua opposta al course inbound. Nella figura, essendo il course inbound 018°, la prua necessaria sarà di 198°. Passato il sessantesimo secondo si virerà a sinistra per rientrare sul VOR. Ed ecco fatto che ci ritroviamo nuovamente ad entrare diretti e, aimè, imperterriti, si continua a girare previa nuova autorizzazione.

# Entrata Bisettrice – Offset Entry

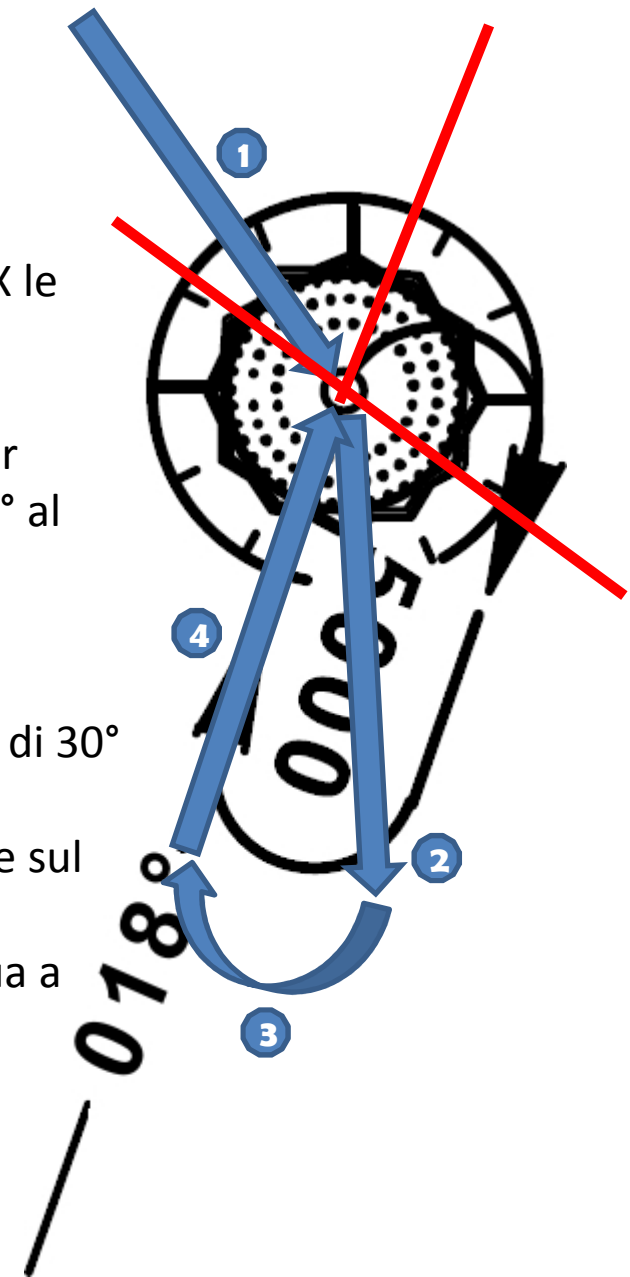
E' la più dinamica.

Se, come in questo caso, veniamo da nord ovest rispetto al FIX le operazioni necessarie per un buon ingresso sono un pochino impegnative. Si raggiunge il FIX. Appena passato il FIX si vira a sinistra per 1 minuto con una prua che “affetta” la holding. Per ottenere il valore di prua giusto basta sommare o sottrarre 30° al valore di prua del tratto OUTBOUND.

Nell'esempio perciò:

- Il tratto OUTBOUND ha come prua 198°
- Siccome devo tagliare la holding la prua dovrà essere minore di 30°
- Soluzione:  $198^\circ - 30^\circ = 168^\circ$  che arrotonderemo a 170°.

Passato il sessantesimo secondo si virerà a destra per rientrare sul course inbound 018° del VOR. Ed ecco fatto che ci ritroviamo nuovamente ad entrare diretti e, aimè, imperterriti, si continua a girare previa nuova autorizzazione.



Nota: Il punto 2 della figura ha prua 168°

# Don't Let The Aircraft Guide You, You Fly It!



Spero esser stato chiaro.

---

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

MED263  
Marco Sparapani