



Manuale Operativo dell'AeroClub Aosta

INDICE

01.00 NORME GENERALI PRE-VOLO

01.01 Pilota Istruttore

01.02 Addetto Sicurezza Volo

01.03 Condizioni tecnico/amministrative per andare in volo

01.04 Condizioni fisiche per andare in volo

01.05 Condizioni per voli trasferimento/distanza, raids aerei, gare, stages.

01.06 Prenotazioni

01.07 Passaggi macchina

01.08 Condizioni assicurative

01.09 Riprese aree

01.10 Documenti personali

01.11 Divieti

01.12 Pilota ai Comandi (P.I.C.)

02.00 NORME OPERATIVE di VOLO

02.01 Osservanza delle Regole e Norme

02.02 Suddivisione verticale e Classificazione dello spazio aereo sulla Regione Valle d'Aosta

02.03 Limitazioni al traffico VFR negli spazi aerei di Classe "A" e "D"

- 02.04 Restrizioni dello spazio aereo sulla Regione Valle d'Aosta
- 02.05 Divieti di sorvolo a bassa quota
- 02.07 Voli trasferimento/distanza
- 02.08 Controlli PRE-VOLO
- 02.09 Quaderno Tecnico Velivolo (QTV)
- 02.10 Volo secondo le Regole VFR
- 02.11 Deterioramento delle condizioni di volo VMC
- 02.12 Volo secondo le Regole IFR
- 02.13 Frequenze radio
- 02.14 ELT (Emergency Locator Transmitter)
- 02.15 Orari attività
- 02.16 Estensione dell'attività giornaliera
- 03.00 NORME RIGUARDANTI IL VOLO IN ALTA QUOTA
- 03.01 Struttura Spazio Aereo sulla Regione Valle d'Aosta
- 03.02 Ossigeno supplementare
- 03.03 Ossigeno supplementare e regolazione altimetro
- 04.00 NORME OPERATIVE PER L'ATTIVITA' di VOLO A VELA (V.V.)
- 04.01 Compiti del responsabile di linea e del pilota trainatore
- 04.02 Limitazioni operative aa/mm Rimorchiatori
- 04.03 Attività V.V. – Procedure al suolo
- 04.04 Procedure operative Traino Alianti
- 04.05 Procedure operative Volo a Vela (V.V.)
- 04.06 Procedure di avvicinamento al campo per l'atterraggio
- 04.07 Procedure modificate di in presenza di attività di lanci parà

05.00 NORME OPERATIVE ATTIVITA' LANCI PARA'

05.01 Figura del Pilota LANCIATORE e Figura del Direttore di LANCIO

05.02 Norme, regole e procedure operative Lanci Parà

05.03 Aspetto economico dell'attività lancistica

06.00 NORME OPERATIVE PER L'ATTIVITA' ACROBATICA

06.01 Attività acrobatica Volo a Motore (V.M.)

06.02 Attività acrobatica Volo a Vela (V.V.)

07.00 NORME RIGUARDANTI LE ATTIVITA' ALL'INTERNO DELLA RECINZIONE

07.01 Sicurezza nelle operazioni al suolo

07.02 Cura del Materiale e Rispetto verso i Colleghi Piloti

08.00 RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA VOLO

08.01 Norme generali

08.02 Attività al suolo

08.03 Attività in volo

08.04 Condizioni di emergenza

09.00 Definizioni

01.00 NORME GENERALI PRE-VOLO

01.01 Pilota Istruttore

01.01/1 Tutta l'attività di volo è sottoposta al controllo dei PILOTI ISTRUTTORI delegati dal PRESIDENTE a verificare l'idoneità al volo dei Soci Piloti.

01.01/2 L'attività di volo deve essere autorizzata dal PILOTA ISTRUTTORE o, in sua assenza, dal Direttore della Scuola o dal Presidente. Sarà cura del PIL. ISTR. lasciare in segreteria una tabella su cui devono comparire, a fianco del nome del pilota, i velivoli su cui è abilitato, l'attività di volo che può effettuare, la data dell'ultimo volo e la scadenza del brevetto e della visita medica. (Vedasi allegato n°1). All'atto della prenotazione la segreteria dovrà compilare la tabella per le prenotazioni (Vedasi allegato n°2).

01.01/3 Con riferimento ai paragrafi 01.03/1-d e 01.07/3 che trattano rispettivamente, dell'allenamento richiesto per poter volare come piloti responsabili e dell'attività richiesta per utilizzare determinati aeromobili, si fa notare che il PIL. ISTR. può limitare la verifica ad un briefing pre-volo e derogare dalla "prevista sequenza di priorità" in funzione dell'esperienza operativa e/o delle capacità del Pilota.

01.02 Addetto Sicurezza Volo

01.02/1 L'Addetto S.V. ha la facoltà di svolgere azioni di controllo su tutte le attività addestrative e tecnico-logistiche dell'Aero Club, allo scopo di riscontrare ed eliminare eventuali malfunzionamenti.

01.03 Condizioni tecnico/amministrative per andare in volo

01.03/1 I Soci che desiderano volare come Piloti responsabili devono:

avere Visita Medica e Licenza in corso di validità;

essere in regola con la quota di associazione, l'anticipo in conto voli e/o l'abbonamento aliante. I Soci sono tenuti ad avere sempre la propria situazione contabile in attivo;

prendere visione degli avvisi in bacheca;

V.M.: non aver lasciato trascorrere dall'ultimo volo più di 30 giorni. In caso contrario si dovrà effettuare un doppio comando di verifica dell'idoneità al volo. L'attività svolta nel mese abilita a volare su tutti i tipi di velivoli con caratteristiche analoghe a quello utilizzato (biciclo, triciclo, passo variabile). Per le abilitazioni vale quanto stabilito dalla vigente normativa.

V.V.: non aver lasciato trascorrere dall'ultimo volo più di 30 giorni. In caso contrario si dovrà effettuare un doppio comando di verifica dell'idoneità al volo.

La possibilità di trasportare passeggeri è subordinata ad una esplicita autorizzazione da parte del PILOTA ISTRUTTORE.

01.04 Condizioni fisiche per andare in volo

01.04/1 Piloti e Allievi Piloti devono essere in perfette condizioni fisiche.

Un buon riposo prima di andare in volo costituisce la premessa necessaria per adempiere a tale dovere.

Altra condizione indispensabile per garantire il massimo delle proprie capacità psico-fisiche è il mantenimento di un livello ottimale di zuccheri nell'organismo mediante una corretta alimentazione.

Evitare di conseguenza pasti troppo pesanti o troppo leggeri ed occasionali.

01.04/2 E' VIETATA l'assunzione di BEVANDE ALCOLICHE nelle 8 ore che precedono il volo e durante il volo stesso.

01.05 Condizioni per voli trasferimento/distanza, raids aerei, gare, stages.

01.05/1 Piloti ed Allievi Piloti che desiderano effettuare voli di trasferimento/distanza:

devono preferibilmente pianificarli nei giorni non festivi. La prenotazione di un velivolo a motore nei giorni di sabato, domenica e feste infrasettimanali per voli fuori Valle comporta una pianificazione minima di ore come di seguito riportato:

Prenotazioni per l'intera giornata..... minimo 3 h 00

Prenotazioni per l'intera mattinata (12.00 am).. minimo 1 h 30

Prenotazioni per il pomeriggio (dalle 12.00).... minimo 1 h 30

NOTA: Quanto sopra non ha validità se sull'Aeroporto di Aosta e/o sulla rotta pianificata non sussistono condizioni di volo secondo le Regole VFR.

devono dimostrare la conoscenza delle procedure di stazionamento del velivolo in hangar e all'aperto (picchiatura) oltre ai controlli giornalieri spurghi carburante, controllo livelli fluidi, ecc.);

devono compilare il modulo per l'accettazione del velivolo (allegato n°3)

V.V.: devono predisporre l'eventuale recupero:

per VIA AEREA verificando la disponibilità di un pilota abilitato e di un velivolo rimorchiatore;

per VIA TERRA verificando la disponibilità di una squadra e l'efficienza del carrello e quanto altro necessario; CONTROLLANDO che la squadra sia a conoscenza della PROCEDURA DI ATTIVAZIONE COPERTURA ASSICURATIVA INERENTE TRASPORTO ALIANTE SMONTATO (per informazioni su ATTIVAZIONE COPERTURA TRASPORTO ALIANTE vedere paragrafo 01.08/2).

01.05/2 Piloti che desiderano partecipare a raids aerei, gare, stages con velivoli dell'Aero Club devono richiederli almeno due mesi prima al PRESIDENTE oppure al CONSIGLIO DIRETTIVO il quale sentito il parere ed avuto autorizzazione dal PIL. ISTR. e dal Responsabile del Servizio Tecnico ne deciderà l'assegnazione considerando l'esperienza operativa e l'affidabilità del Pilota (ore di volo in assoluto e sulla macchina richiesta, serietà ed attendibilità dimostrata in passato). Ottenuto parere favorevole il richiedente dovrà integrare il premio assicurativo per i massimali che verranno decisi.

01.06 Prenotazioni

01.06/1 V.M.: In alcuni giorni può essere necessario prenotare l'aereo desiderato. Questo va fatto presso la SEGRETERIA anche telefonicamente con congruo anticipo. La prenotazione va disdetta con almeno 24 ore di anticipo. Superato tale anticipo è sempre possibile cancellare la prenotazione informando la SEGRETERIA prima della prevista ora di partenza; in tale caso verrà addebitata una cifra forfettaria di Lire 50.000.

La prenotazione decade quando siano trascorsi 30 minuti dalla scadenza della stessa. In mancanza di ulteriori informazioni essa non avrà più effetto e verrà addebitata una cifra pari a 30 minuti di volo.

NOTA: Quanto sopra non ha validità se sull'Aeroporto di Aosta e/o sulla rotta pianificata non sussistono condizioni di volo secondo le Regole VFR.

01.06/2 V.V.: La prenotazione dell'aliante desiderato deve essere effettuata presso la SEGRETERIA anche telefonicamente secondo le seguenti modalità:

La prenotazione è valida per qualsiasi giorno;

La prenotazione può essere effettuata in qualunque momento durante l'apertura dell'ufficio di segreteria

E' possibile effettuare una sola prenotazione alla volta;

Una seconda prenotazione potrà essere effettuata solamente dopo aver esaurito quella precedente;

La prenotazione relativa a Sabato o Domenica potrà essere disdetta, anche telefonicamente, esclusivamente il giorno precedente a quello della prenotazione dalle ore 08.30 alle ore 16.30.

Condizioni per l'utilizzo della prenotazione:

Il pilota deve essere presente in campo entro le ore 11:00 per collaborare alla preparazione ed alla messa in linea degli alianti. Alle ore 11.30, in caso di assenza ingiustificata, la prenotazione decade.

L'aliante dovrà essere in linea efficiente e pronto al decollo al più tardi per le ore 13.00.

I piloti dovranno scrupolosamente attenersi all'ordine di partenza stabilito dal Direttore di Linea.

In caso di immediato atterraggio è ammessa una seconda partenza purché, questa avvenga in tempi ragionevolmente brevi.

I piloti dovranno possedere i requisiti richiesti per l'aliante prenotato (abilitazione specifica e allenamento come da regolamento interno).

b. Penale: al pilota che ha effettuato la prenotazione, che non ha disdetto la stessa e che non si è presentato in campo nei tempi di cui sopra verrà addebitato il costo equivalente ad un traino a 800 mt a meno che non sussistano le seguenti condizioni di non applicabilità:

pioggia, neve;

ceiling, verticale pista, inferiore a 1100 mt. QFE;

vento al suolo maggiore di 25 nodi costante, 30 nodi raffica;

cause di forza maggiore: chiusura della pista, indisponibilità dell'aeromobile.

01.06/3 In occasione di grande attività di volo i Piloti che intendono fare uso dell'impianto ossigeno devono richiederlo entro le ore 10.00 LMT.

01.07 Passaggi macchina

01.07/1 I passaggi macchina (transizioni) devono essere di volta in volta autorizzati dal PIL. ISTRUTTORE.

01.07/2 I Piloti e Allievi Piloti hanno l'OBBLIGO di prendere conoscenza delle caratteristiche tecniche ed operative contenute nel Manuale di Impiego del velivolo interessato PRIMA DI INIZIARE I VOLI DI TRANSIZIONE.

01.07/3 Sequenza di priorità e dotazione velivoli

V.M.: non è prevista nessuna sequenza di priorità per accedere ai vari velivoli che costituiscono la flotta del Club.

NOTA: Gli aa/mm Robin DR 400 I-ITAZ e Stinson L 5 sono destinati principalmente all'attività di traino alianti, pertanto eventuali voli turistici/trasferimento sono subordinati alle necessità della Sezione V.V. L'a/m Cessna T 207 I-TOAD è destinato prevalentemente all'attività di Lancio Paracadutisti.

V.V.: L'utilizzo dei diversi tipi di alianti è regolamentato, in funzione dell'esperienza accumulata dai piloti, dalla seguente sequenza di priorità:

ASK 21 aliante scuola non è richiesta nessuna attività minima

TWIN ASTIR sono richieste richieste almeno 20 ore da S.P. su ASK 21

ASTIR STANDARD. sono richieste almeno 20 ore da S.P. su TWIN A. realizzate in almeno 5 voli

MOSQUITO sono richiesti: la licenza di Pilota di Aliante; un'attività complessiva di almeno 70 ore; 20 ore di Astir realizzate in almeno 5 voli

LS 4 sono richiesti: la licenza di Pilota di Aliante; un'attività complessiva di almeno 90 ore; 20 ore di Mosquito realizzate in almeno 5 voli

ASW 24 sono richiesti: la licenza di Pilota di Aliante; C d'argento; 15 ore di LS 4 realizzate in almeno 5 voli.

JANUS Velivolo dedicato principalmente all'addestramento di secondo periodo. Quando non utilizzato per tale attività è disponibile per i soci che abbiano almeno 300 ore di volo ed il C d'argento.

NOTA 1: Gli alianti ASK 21 sono destinati alla Scuola V.V., pertanto eventuali voli turistici sono subordinati alle necessità addestrative iniziali ed avanzate.

NOTA 2: I Piloti/Allievi Piloti volovelisti devono effettuare almeno un INCONTRO INFORMATIVO/ADDESTRATIVO con un ISTRUTTORE della S.R.P.S. (Scuola Regionale di Paracadutismo Sportivo) al fine di acquisire le nozioni operative per una corretta conoscenza ed uso in condizioni normali ed utilizzo in caso di emergenza del paracadute in dotazione.

01.07/4 In riferimento al paragrafo 01.07/3-V.V., "prevista sequenza di priorità" si aggiunge la seguente restrizione: i Piloti con esperienza di volo inferiore alle 500 ore sono tenuti, prima di effettuare voli di distanza su macchine poco conosciute, ad effettuare almeno 15 ore di volo equamente distribuite in cinque voli a distanze e quote che permettano rientri sull'Aeroporto con planate dirette. Si precisa, inoltre, che il PIL. ISTR. non ha potere di deroga su questa norma.

01.08 Condizioni assicurative

01.08/1 I velivoli dell'Aero Club hanno tre distinte coperture assicurative le cui condizioni sono riportate nelle polizze depositate presso la SEGRETERIA a disposizione degli interessati:

R.C.T. (Responsabilità Civile verso Terzi)

INFORTUNI, INVALIDITA' PERMANENTE o DECESSO del PILOTA

INFORTUNI, INVALIDITA' PERMANENTE o DECESSO dei PASSEGGERI.

01.08/2 I carrelli trasporto aianti hanno una copertura assicurativa R.C.T. permanente.

Esiste anche una copertura assicurativa inerente il TRASPORTO ALIANTE SMONTATO che deve essere di volta in volta attivata, quando necessario, prima di iniziare il viaggio secondo la seguente procedura:

1 Disporre presso la SEGRETERIA l'attivazione della copertura alla Compagnia Assicuratrice.

2 La squadra, prima di iniziare il viaggio, si deve accertare dell'avvenuta attivazione dell'assicurazione di cui al punto 1.

01.09 Riprese aeree

01.09/1 Lo Stato italiano vieta che a bordo degli aa/mm siano effettuate riprese foto-cinematografiche sia durante il sorvolo, sia durante la sosta in aeroporto.

Le persone trasportate (passeggeri) devono essere informate dal Pilota ai Comandi (PiC) responsabile del volo del divieto esistente.

01.10 Documenti personali

01.10/1 I Piloti sono personalmente responsabili della validità dei propri documenti di volo.

Tutti i Piloti, Allievi Pil. esclusi, hanno il dovere di aggiornare i propri Libretti di Volo.

Eventuali "avvisi di scadenza" che la SEGRETERIA emette hanno solo funzione di promemoria.

01.11 Divieti

01.11/1 E' fatto assoluto divieto di trasportare passeggeri durante i voli di controllo, addestrativi, di traino e Lancio Parà.

01.11/2 E' fatto assoluto divieto di effettuare volo in formazione.

01.12 Pilota ai Comandi (P.I.C.)

01.12/1 E' il pilota seduto al posto di pilotaggio previsto dal Manuale di Volo o dal C.N.. Il velivolo viene affidato al pilota che fa la prenotazione. Egli è responsabile del corretto impiego del mezzo, nei limiti delle proprie abilitazioni, e non è autorizzato a cedere il posto di pilotaggio ad altri soci che non siano stati espressamente autorizzati.

Egli, prima dei voli di trasferimento, deve firmare il foglio di accettazione del velivolo (allegato 3). Egli è il rappresentante dell'Esercente quando il velivolo si trova fuori base.

Questa norma non esime eventuali altri piloti presenti a bordo dal chiedere al pilota ai comandi il rispetto delle norme. In caso di infrazioni è loro dovere segnalare l'accaduto al Direttore della Scuola. Questa norma vale soprattutto se il pilota accompagnatore è quello con maggiore esperienza.

02.00 NORME OPERATIVE di VOLO

02.01 Osservanza delle Regole e Norme

02.01/1 Piloti e Allievi Piloti sono tenuti al rispetto ed all'osservanza di:

Regole Generali di Volo;

Regole del volo VFR, riportate nell'AIP-Italia, RAC 1 para 6 e seguenti;

Norme sulle restrizioni dello spazio aereo di cui all'AIP-Italia RAC 5;

Regole particolari, riportate nell'AIP-Italia, RAC 1 para 14.2 VOLI CON ALIANTI;

Regole del volo, Norme sulle restrizioni, Regole particolari, riportate nell'AIP di eventuale Stato estero di sorvolo e/o di approdo;

Direttive e/o Ordinanze espresse dalla D.G.A.C. (Direzione Generale Aviazione Civile)

Articoli contenuti nel Codice della Navigazione Aerea;

Altre Regole e Norme riportate in questo MANUALE OPERATIVO DI AERO CLUB;

Comunicazioni SICUREZZA VOLO (S.V.) emesse dall'Addetto S.V. esposte nelle bacheche S.V..

02.02 Suddivisione verticale e Classificazione dello spazio aereo sulla Regione Valle d'Aosta

02.02/1 Lo spazio aereo compreso entro i confini della Regione V.d.A. dal suolo (GND) a FL 195 (Livello Volo 5.950 metri) compreso, è di Classe "G".

02.02/2 Lo spazio aereo al di sopra di FL 195 (Livello Volo 5.950 metri) escluso, è di Classe "A".

02.02/3 Lo spazio aereo sopra la Regione V.d.A. è interessato dal limite nord-ovest della TMA di Milano (vedi carta) i cui limiti verticali, considerando anche il settore VFR, vanno da FL 170 (Livello Volo 5.200 metri) a FL 195 (Livello Volo 5.950 metri).Lungo la linea di confine sud-est della regione si nota anche una porzione di TMA il cui limite inferiore è FL 45 (Livello Volo 1.350 metri).La TMA di Milano è spazio aereo di Classe "A".

02.02/4 Lo spazio aereo sopra la Regione V.d.A. è attraversato da alcune Aerovie (AWY) le cui Minime Alitudini (MEA) sono 18.500 piedi QNH (5.600 metri QNH).Queste Aerovie (AWY), dal limite inferiore (nel nostro caso la MEA) fino a FL 195 (Livello Volo 5.950 metri) compreso, sono di Classe "D".(Rif. AIP-Italia, RAC 1 para 4.3 e seguenti ASSEGNAZIONI DELLE CLASSI).

02.03 Limitazioni al traffico VFR negli spazi aerei di Classe "A" e "D"

02.03/1 La regolamentazione di Classe "A" (Spazio Aereo Controllato) NON CONSENTE NESSUNA ATTIVITA' DI VOLO VFR.

02.03/2 La regolamentazione di Classe "D" (Spazio Aereo Controllato) consente attività di volo VFR ALLE CONDIZIONI di seguito indicate:

- 1 mantenimento delle Minime VMC previste A oppure AL DI SOPRA di FL 100 (3.050 metri).
- 2 OBBLIGO di CONTATTO RADIO con l'Ente ATC (nel nostro caso Ginevra Controllo).
- 3 OBBLIGO di Autorizzazione ATC prima di interessare il confine dello spazio aereo considerato.
- 4 DISONIBILITA' a bordo di un TRANSPONDER dotato di Modo "A" e "C".
- 5 OBBLIGO di presentazione di PIANO DI VOLO (FPL).

NOTA:(Rif. AIP-Italia, RAC 1 para 4.4 e seguenti DESCRIZIONE DELLE CLASSI; para 5.2 e seguenti OBBLIGATORIETA'/NON OBBLIGATORIETA' di FPL; para 14.2 VOLI CON ALIANTI)

02.04 Restrizioni dello spazio aereo sulla Regione Valle d'Aosta

02.04/1 Zone vietate, regolamentate o pericolose: La Regione V.d.A. non è interessata da Zone vietate, regolamentate o pericolose. La zona pericolosa più prossima alla nostra Regione è la Zona D47 Ivrea settore "A", i cui limiti verticali vanno da FL 50 o 2.000 FT AGL a FL 240, che lambisce la linea di confine sud-est della Valle d'Aosta (vedi carta aeronautica).

NOTA: In particolari occasioni quali: visite di Capi di Stato; vacanza estiva del Pontefice; ecc. possono essere istituite temporanee restrizioni dello spazio aereo, pertanto, in aggiunta a quanto contenuto nel paragrafo 02.07/1-a, è sempre necessaria un'accurata pianificazione anche dei voli locali con controllo dei NOTAMS.

02.04/2 Zone Tutelate: Per ragioni di tutela biologica il territorio del Parco Nazionale del Gran Paradiso, che si estende a cavallo del confine con il Piemonte, è interdetto al sorvolo dei velivoli a motore(vedi AIP RAC 5-8-15.1).

02.04/3 Legge Regionale: L'attività di volo all'interno del territorio della Regione V.d.A. è regolamentata dalla Legge Regionale 04.03.88 n°15.

In base alla sopracitata legge è vietato, nell'ambito dei parchi e delle riserve di caccia cadenti sul suo territorio l'atterraggio e decollo di velivoli a motore ed il sorvolo a quote inferiori a 500 metri dal suolo. Gli stessi divieti valgono su tutto il territorio della Regione escluso le aviosuperfici autorizzate. Sono, però, consentite nei territori al di fuori di parchi e riserve, le attività didattico-sportive e di allenamento dei piloti dell'Aero Club V.D.A.

02.05 Divieti di sorvolo a bassa quota

02.05/1 Nei pressi dell'Aeroporto Regionale esistono due installazioni interdette al sorvolo a bassa quota: il carcere di Brissogne e l'Eliporto Militare di Pollein.

02.05/2 Il divieto di sorvolo di particolari edifici, installazioni interessa tutti i piloti operanti in VFR. Edifici, installazioni possono essere sorvolati ad un'altezza dal suolo non inferiore a 1.500 piedi (450 metri).

I voli condotti ad un'altezza inferiore debbono essere mantenuti ad una distanza minima di 1 NM di raggio (AIP-Italia, RAC 5.4.14).

02.07 Voli trasferimento/distanza

02.07/1 Piloti e Allievi Piloti che desiderano effettuare voli di trasferimento/distanza:

hanno l'OBBLIGO di effettuare una corretta PIANIFICAZIONE assumendo informazioni sulle condizioni meteo e sui Notams in vigore lungo la rotta, e sugli aeroporti di destinazione ed alternati; di portare con sé carte di navigazione e cartine relative agli aeroporti di destinazione ed alternati.

A richiesta la pianificazione dovrà essere sottoposta alla verifica del PIL. ISTR. e/o integrata da briefing pre-volo.

sono tenuti all'apertura e chiusura del PIANO DI VOLO se richiesto dal tipo di volo (AIP-Italia, RAC 1 para 5.2 e seguenti OBBLIGATORIETA'/NON OBBLIGATORIETA' di presentazione di FPL).

hanno l'OBBLIGO di portare a bordo documenti del velivolo e personali in corso di validità

devono attrezzare l'a/m, nel caso di previsto sorvolo di tratti di mare aperto, con giubbotti salvagente e/o canotto di salvataggio (questi vanno richiesti di volta in volta in quanto non sono permanentemente ubicati sugli aa/mm).

02.08 Controlli PRE-VOLO

02.08/1 Piloti e Allievi Piloti hanno l'OBBLIGO di effettuare i CONTROLLI PRE-VOLO come previsto dai Manuali di Impiego del Velivolo che si intende utilizzare. Ai controlli pre-volo sopra riportati si dovranno aggiungere eventuali ulteriori controlli previsti nelle Comunicazioni SICUREZZA VOLO emesse dall'Addetto S.V.

NOTA: L'Aero Club V.D.A. ha predisposto per ogni aeromobile un QUADERNO TECNICO VELIVOLO (QTV) ed il Pilota ai Comandi (PiC) responsabile del volo ne deve prendere visione all'inizio di ogni volo in modo da accertare lo stato di aeronavigabilità del velivolo. In caso di anomalie riportate, verificare con il Personale

Tecnico e/o il PIL. ISTR. la situazione aggiornata ed i provvedimenti presi (per maggiori informazioni sul QTV vedere sezione 02.09 seguente).

02.09 Quaderno Tecnico Velivolo (QTV)

02.09/1 A seguito di precisi accordi con il RAI, tutta la flotta aerea dell'Aero Club è dotata di QTV su cui il Pilota ai Comandi (PiC) responsabile del volo è tenuto a segnalare condizioni particolari riscontrate durante il volo (forte turbolenza, impatto con volatili, atterraggio duro ecc.), problemi tecnici, danni provocati da atterraggio duro e/o con carrello di atterraggio retratto, cappottine spalancate accidentalmente da raffiche di vento, urti durante manovre a terra in hangar ecc.

NOTA: Per non perdere la concessione del R.A.I., di compilare il QTV solo quando necessario, si raccomanda ai piloti di attenersi scrupolosamente a quanto sopra riportato.

02.10 Volo secondo le Regole VFR

02.10/1 La tabella che segue è ricavata da AIP-Italia, RAC 1 parag. 6.1.1 Tab. 6a:

A FL 100 o al di sopra

Visibilità in volo - Classe C,D,E,F,G: 8 Km

Distanza dalle nubi - Classe C,D,E,F,G: Orizzontale: 1500 M

Verticale : 300 M

Al di sotto di FL 100

Visibilità in volo - Classe C,D,E,F,G: 5 Km

Distanza dalle nubi - Classe C,D,E,F,G: Orizzontale: 1500 M

Verticale : 300 M

A o al di sotto di 3000 FT AMSL o 1000 FT AGL

Visibilità in volo - Classe F,G: 5 Km CLICK QUI

Distanza dalle nubi - Classe F,G: Fuori dalle nubi ed in vista del suolo.

NOTA CLICK QUI: Possono operare con una visibilità in volo inferiore a 5 Km ma non inferiore a 1500 Metri gli aa/mm condotti ad una IAS di 140 KTS (260 km/h) o meno.

02.10/2 Al di sopra di 3.000 piedi AMSL o 1.000 piedi AGL, rispettando visibilità e distanza dalle nubi è consentito il volo VFR non in vista del suolo o dell'acqua.

Si sottolinea la necessità di una accurata PIANIFICAZIONE in aggiunta a quanto contenuto nel paragrafo 02.07/1-a, intesa come CONOSCENZA SPAZI AEREI, onde evitare l'accidentale non autorizzato ingresso in SPAZI AEREI CONTROLLATI soggetti a Limitazioni al traffico VFR (vedere sezione 02.02 Suddivisione verticale e Classificazione dello spazio aereo sulla Regione Valle d'Aosta e AIP-Italia, RAC 1 para 4.4 e seguenti DESCRIZIONI DELLE CLASSI, per voli di trasferimento/distanza).

02.10/3 E' da evidenziare che l'ingresso in SPAZIO AEREO CONTROLLATO per mantenere condizioni di volo VMC dovrà essere coordinato con l'Ente ATC competente.

Il Pilota che venga a trovarsi nella situazione di cui sopra dovrà effettuare trasmissioni radio standard ed adeguarsi prontamente alle istruzioni che gli potrebbero essere impartite in maniera da non causare sovraccarico di comunicazioni sulla frequenza dell'Ente ATC e non provocare penalizzazioni al Traffico Aereo Commerciale.

In ogni caso, situazioni di difficoltà (sovraccarico di lavoro nel cockpit, problemi di comprensione istruzioni ATC ecc.) dovranno essere segnalate onde evitare false aspettative dell'ATC nei confronti del Pilota ottenendo così maggiore assistenza.

02.11 Deterioramento delle condizioni di volo VMC

02.11/1 Quando diventa evidente che un volo VFR non potrà essere proseguito, a causa del deterioramento delle condizioni meteo, il Pilota dovrà atterrare sul più vicino aeroporto/aviosuperficie idoneo, comunicare tempestivamente il suo atterraggio all'appropriato Ente ATS ed attenersi alle disposizioni riportate nel paragrafo 02.16/2.

02.12 Volò secondo le Regole IFR

02.12/1 La quasi totalità dell'attività di volo di questo Aero Club si svolge secondo le Regole del volo VFR. Uno degli aa/mm a motore della flotta è idoneo al volo strumentale IFR/V (IFR nelle zone di copertura radioassistenze in VHF).

Il Pilota che desidera effettuare questo tipo di attività in qualità di Pilota ai Comandi (PIC) deve essere regolarmente abilitato al VOLO STRUMENTALE IFR e allenato al normale volo secondo le Regole VFR e/o IFR.

E' da evidenziare che il velivolo idoneo IFR non è idoneo al volo in condizioni di formazione di ghiaccio, pertanto TUTTI I VOLI IFR DEVONO ESSERE CONDOTTI in condizioni di volo in cui non si prevedano possibili formazioni di ghiaccio.

02.13 Frequenze radio

02.13/1 Ogni stazione radio di aeromobile in volo nei pressi della Zona Aeroportuale deve stabilire il collegamento radio bilaterale e/o mantenere il continuo ascolto sulla frequenza di servizio AFIS per acquisire informazioni di traffico in partenza ed in arrivo o in transito.

Quanto sopra anche nel caso di sorvolo in quota, fino a 13.500 piedi QNH (4.100 metri QNH), in considerazione della possibile ATTIVITA' LANCI PARA' da parte della Scuola Regionale di Paracadutismo Sportivo.

02.13/2 La frequenza VHF assegnata all'AFIS di Aosta è 119.950 MHz. Quando sintonizzati su questa frequenza, il massimo grado di disciplina va costantemente osservato in tutte le comunicazioni radiotelefoniche. A tal fine è necessario attenersi alla fraseologia specifica in tutte le circostanze per cui essa è standardizzata. In caso di comunicazioni non standard, i messaggi dovranno essere chiari e concisi evitando di occupare inutilmente la frequenza.

02.13/3 Per necessità operative direttamente connesse con le operazioni di volo a vela l'Aero Club si avvale delle seguenti frequenze VHF:

123.375 MHz questa frequenza può essere usata fino alla quota massima di FL 100 compreso (Rif. AIP-Italia, RAC 1 para 14.2.2.3);

122.800 MHz (frequenza usata fin dalle "origini aeronautiche valdostane" durante attività V.V.) poiché questa freq. non è mai stata ufficialmente assegnata, ogni precauzione dovrà essere usata onde evitare di interferire con altre trasmissioni del Servizio Mobile Aeronautico delle aree adiacenti alla Regione Valle d'Aosta.

NOTA: Si rammenta che l'uso di queste frequenze deve essere a carattere temporaneo e che se non si è comunicato il cambio su altre frequenze ATS è obbligatorio comunicare periodicamente, sulla frequenza di servizio AFIS, la propria situazione operativa.

02.14 ELT (Emergency Locator Transmitter)

02.14/1 Alcuni aeromobili della flotta sono dotati di Trasmettitori di Emergenza (ELT) per la Ricerca ed il Salvataggio degli occupanti del velivolo in caso di incidente. Quando attivato il trasmettitore emette un segnale continuo di posizione sulle frequenze 121.5 MHz e 243 MHz simultaneamente. La batteria, indipendente dall'impianto elettrico del velivolo, permette una trasmissione ininterrotta di almeno 50 ore. Per ottenere la massima autonomia della batteria è importante ridurre le verifiche di efficienza al tempo strettamente necessario. La filosofia operativa di base consiste nel gestire "l'impianto ELT" e nel maneggiare il velivolo, quando possibile, in maniera da evitare attivazioni involontarie del trasmettitore.

02.14/2 Procedure operative impianto ELT:

a. Verifica efficienza:

selezionare la freq. 121.5 MHz su una radio VHF COM;

attivare ELT posizionando l'interruttore su ON nei primi 5 minuti di ogni ora.

Nota: La verifica di efficienza non è richiesta sulla base di Aosta in quanto gli impianti ELT sono controllati periodicamente dal Personale Tecnico.

b. Controlli predecollo:

posizionare l'interruttore su ARM. PER INTERROMPERE una ATTIVAZIONE INVOLONTARIA :

posizionare l'interruttore su OFF oppure ON e dopo alcuni secondi su ARM oppure, se presente sul pannello strumenti, premere il pulsante di "reset" e verificare la disattivazione selezionando la frequenza 121.5 MHz sulla radio VHF COM di bordo.

Nota: Nel caso che non sia possibile interrompere una attivazione involontaria è obbligatorio l'interruzione del volo per il "reset" dell'impianto ELT allo scopo di evitare un non necessario allertamento degli Enti aeronautici di Ricerca e Soccorso e non mascherare eventuali altre attivazioni ELT per condizioni di EMERGENZA reale.

c. Condizioni di emergenza:

se le condizioni di volo lo permettono, posizionare l'interruttore su ON fino ad avvistamento aeromobile e/o recupero Pilota da parte delle Unità di Ricerca e Soccorso.

Nota: In caso di permanenza prolungata sulla zona dell'atterraggio di EMERGENZA ed in presenza di temperature molto basse coprire il trasmettitore con un indumento/panno o altro al fine di garantire la massima capacità della batteria durante la trasmissione di emergenza.

d. Controlli di "Abbandono aeroplano":

posizionare l'interruttore su OFF.

02.15 Orari attività

02.15/1 L'attività di volo sull'aeroporto deve svolgersi entro l'orario di apertura dell'aeroporto stesso.

02.15/2 Eventuali estensioni del normale orario di apertura saranno concesse, a richiesta dei Piloti, dal Gestore dell'Aeroporto in funzione delle esigenze avanzate nel rispetto di quanto contenuto nella sezione 02.16 Estensione dell'attività giornaliera.

02.16 Estensione dell'attività giornaliera

02.16/1 Piloti che desiderano effettuare particolari voli di performance oppure voli di trasferimento/distanza con RIENTRI IN CAMPO (ATTERRAGGIO) oltre i tempi stabiliti nel paragrafo 02.15/1 sono tenuti ad informare chiaramente il PIL. ISTR. per eventuali verifiche di pianificazione e/o briefing, la SEGRETERIA dell'Aero Club ed il Gestore dell'Aeroporto.

02.16/2 Al fine di evitare falsi allarmi ed inutili preoccupazioni a chi è preposto a controllare e seguire questi Voli, è opportuno che i Piloti che per qualsiasi ragione non siano in grado di rientrare all'ora stabilita provvedano a comunicare al Gestore dell'Aeroporto e/o alla Segreteria del Club, nel modo più rapido possibile, la ragione del ritardo ed un eventuale nuovo stimato di atterraggio.

03.00 NORME RIGUARDANTI IL VOLO IN ALTA QUOTA

03.01 Struttura Spazio Aereo sulla Regione Valle d'Aosta

03.01/1 Quando si intende operare in alta quota è di importanza basilare la conoscenza di quanto contenuto nelle Sezioni 02.02 Suddivisione verticale/Classificazione e 02.03 Limitazioni al traffico VFR.

03.02 Ossigeno supplementare

03.02/1 I seguenti valori di tempo ed altitudini di pressione (PA) sono ricavati dalla regolamentazione U.S.A. FAR (Federal Aviation Regulation).

03.02/2 Per una protezione ottima durante le ore diurne, è raccomandato l'uso di ossigeno supplementare da 10.000 piedi (3.050 metri) in su.

03.02/3 L'uso di ossigeno supplementare diventa **OBBLIGATORIO QUANDO SI SUPERANO** 30 minuti di permanenza tra 12.500 piedi (3.800 metri) e 14.000 piedi (4.250 metri).

03.02/4 Nel caso che il velivolo non sia dotato di bombola oppure la scorta di ossigeno sia prossima al valore di minimo (pressione di carica 30 bar) oppure il sistema di erogazione manifesti malfunzionamenti **NON E' AMMESSO IL SUPERAMENTO DI 14.000 piedi (4.250 metri) ed E' DA EVITARE UNA PERMANENZA SUPERIORE a 30 minuti nello strato di atmosfera riportato nel paragrafo 03.02/3 precedente.**

03.02/5 Quando il rubinetto dell'impianto ossigeno è aperto **E' VIETATO FUMARE.** Il divieto vale per tutte le persone a bordo dell'aeromobile e/o per quelle che operano, a terra, nelle immediate vicinanze dello stesso.

03.03 Ossigeno supplementare e regolazione altimetro

03.03/1 I valori di quota sopra riportati, essendo espressi in PA, sono quelli forniti dall'altimetro quando la pressione di riferimento è quella standard (1013 hPa). Poiché nella maggioranza dei casi si opera con regolazioni di altimetro riferite all'altezza dell'aeroporto (QFE), si è ritenuto opportuno ripropone la precedente sezione 03.02 con i valori di quota espressi in QFE, a scopo cautelativo, si è considerata anche una situazione di bassa pressione atmosferica.

03.03/2 Per una protezione ottima durante le ore diurne, è raccomandato l'uso di ossigeno supplementare da 7.500 piedi QFE (2.300 metri QFE) in su.

03.03/3 L'uso di ossigeno supplementare diventa **OBBLIGATORIO QUANDO SI SUPERANO 30 minuti di permanenza tra 9.800 piedi QFE (3.000 metri QFE) e 11.300 piedi QFE (3.450 metri QFE).**

03.03/4 Nel caso che il velivolo non sia dotato di bombola ossigeno oppure la scorta di ossigeno sia prossima al valore di minimo (pressione di carica 30 bar) oppure il sistema di erogazione manifesti malfunzionamenti **NON E' AMMESSO IL SUPERAMENTO DI 11.300 piedi QFE (3.450 metri QFE) ed E' DA EVITARE UNA PERMANENZA SUPERIORE a 30 minuti nello strato di atmosfera riportato nel paragrafo 03.03/3 precedente.**

04.00 NORME OPERATIVE PER L'ATTIVITA' di VOLO A VELA (V.V.)

04.01 Compiti del Responsabile di Linea e del Pilota Trainatore

04.01/1 Il RESPONSABILE di LINEA (R. di L.), in quanto responsabile dei movimenti in linea di volo nei pressi della testata pista attiva, assolve principalmente due compiti:

opera attivamente per il corretto ed efficiente svolgimento delle operazioni al suolo degli alianti.

controlla il rispetto delle "procedure a terra ed in volo in prossimità dell'aeroporto" per garantire la Sicurezza delle operazioni di allineamento, decollo ed atterraggio di tutti i velivoli che operano sull'aeroporto durante l'attività di Volo a Vela.

04.01/2 Il PILOTA TRAINATORE è a tutti gli effetti il Comandante Responsabile del "complesso velivolo-cavo-aliante". Comunque, il Pilota dell'aliante che non fosse d'accordo con la condotta del traino (velocità, percorso, separazione da ostacoli e/o dal terreno), può chiedere, via radio, al Pil. TRAINATORE di adeguare i parametri di volo alle proprie esigenze.

Durante il volo trainato il Pilota dell'aliante deve tenere sempre in considerazione, sia l'accidentale rottura del cavo o lo sgancio dello stesso da parte del traino in difficoltà, che la possibilità di riacquistare la propria autonomia mediante la manovra di sgancio.

04.02 Limitazioni operative aa/mm Rimorchiatori

04.02/1 Durante operazioni traino alianti NON E' CONSENTITO L'UTILIZZO DEL SECONDO POSTO PILOTA SE NON PER RAGIONI ADDESTRATIVE.

04.02/2 Traino alianti con VENTO IN CODA:

a/m STINSON L5/235 HP – operazioni con vento in coda consentite sino ad un massimo di 5 knt.

a/m ROBIN DR 400/180 R – operazioni con vento in coda vietate.

04.03 Attività V.V. – Procedure al suolo

04.03/1 Al fine di garantire l'ordinato e sicuro svolgimento dei movimenti a terra degli alianti i piloti devono attenersi alle seguenti disposizioni:

- a. Trasporto degli alianti in linea di volo - Il "rullaggio accompagnato" di un aliante in linea di volo deve essere effettuato sulle vie di rullaggio dopo aver contattato sulla frequenza di servizio l'AFIS. Oltre a segnalare il prossimo impegno della via di rullaggio la chiamata radio deve servire per provare l'efficienza della radio e per acquisire i dati per il decollo. Durante il rullaggio è opportuno tenere la radio dell'aliante accesa con il volume alzato in modo da poter sentire, dalle immediate vicinanze dello stesso, le comunicazioni in corso sulla frequenza di servizio. Ciò al fine di farsi un'idea del traffico in prossimità dell'aeroporto e per sentire eventuali chiamate della torre.

- b. Schieramento degli alianti – Lo schieramento in prossimità della testata pista attiva deve avvenire sul prato a NORD della pista stessa ad una distanza non inferiore a 10 metri dal bordo pista. Le persone che svolgono e/o collaborano all'attività di V.V. devono ridurre al minimo indispensabile la loro presenza nella zona precedentemente menzionata. E' vietato parcheggiare gli alianti vicino alla buca dei parà.

- c. Controlli pre-decollo – I controlli devono iniziare prima di salire a bordo dell'aliante. Il pilota deve innanzi tutto accertarsi di disporre di tutta l'attrezzatura personale necessaria per il tipo di volo pianificato (cuscini, zavorra, paracadute, cappello, occhiali, abiti adeguati, bevande, cartine, barografo, macchina fotografica, recapiti telefonici, ecc.) verificandone nel contempo l'efficienza.

L'attrezzatura va sistemata a bordo in modo ordinato ed accessibile. Prima di salire a bordo il pilota deve azionare tutti i comandi che in volo non sono raggiungibili (rubinetto bombole ossigeno, barografo, ELT, ecc.).

La sistemazione a bordo deve essere fatta con attenzione cercando una posizione comoda e confortevole che garantisca una buona visibilità e che consenta di raggiungere tutti i comandi anche con le cinture allacciate.

d. Allineamento in pista dell'aliante - dopo un breve ascolto per capire dalle comunicazioni in corso la posizione di eventuale altro traffico, il pilota deve informare Aosta Radio che si sta per allineare con il seguente messaggio: "AOSTA INFORMAZIONI, ALIANTE (sigla) , PILOTA (cognome), PRONTO PER L'ALLINEAMENTO". In presenza di traffico intenso l'aliante deve essere spinto in pista con i piloti già a bordo e completamente pronti al decollo.

e. Allineamento in pista del traino - in presenza di traffico intenso il traino si allinea solo quando l'aliante è pronto con il cavo agganciato e la cappottina chiusa. Il pilota trainatore, una volta completati i normali controlli pre-decollo, dovrà porsi in modo da poter vedere, senza l'ausilio dello specchietto, l'aliante per controllare che le operazioni di preparazione al decollo vengono concluse e l'area attorno all'aliante sia libera. Inizia a tendere il cavo solo quando il cavo stesso è stato agganciato al traino ed il pilota dell'aliante gli dice espressamente "tendere il cavo".

f. Controlli per il decollo – L'assistente all'ala deve tenere l'ala dell'aliante abbassata finché il cavo non è teso, lo spazio circostante l'aliante non è libero ed il pilota dell'aliante non gli ha fatto cenno di "OK". Il trainatore prima di dare potenza deve attendere che il pilota dell'aliante dica: " (sigla aliante) CAVO TESO, CAPOTTINA CHIUSA, PRONTO PER IL DECOLLO" e verificare nello specchietto che l'ala dell'aliante sia stata sollevata.

g. Precedenze – L'aliante ed il traino si possono allineare solo se si verificano le seguenti condizioni:

non vi sono alianti in procedura

nessun velivolo a motore ha già impegnato il tratto di base.

Dal momento in cui il traino entra in pista, non deve essere effettuato nessun atterraggio di velivoli a motore sulla pista stessa. In caso di necessità gli alianti potranno atterrare sul prato a sud della pista.

h. Pista occupata - La pista dell'Aeroporto Regionale si deve considerare occupata ogni qualvolta un a/m occupi:

anche solo in parte la pista;

qualunque punto del prato a SUD della pista fino alla recinzione;

qualunque punto del prato a NORD della pista fino ad una distanza di 10 metri dal bordo della stesa.

i. Recupero del cavo – Il trainatore deve sganciare il cavo all'altezza della testata pista sul prato a sud. Egli deve sorvolare la recinzione ad una quota di almeno 200 ft in modo che l'estremità del cavo la superi con un adeguato margine. Lo sgancio deve avvenire in modo che il cavo non cada in pista. L'assistente che effettua il recupero deve attraversare la pista solo dopo aver verificato che il finale è libero. Il cavo deve essere posto fuori della pista sul lato a nord.

04.04 Procedure operative Traino Alianti

04.04/1 Pilota TRAINATORE

a. Controlli per l'inizio dell'attività - in aggiunta a quanto previsto nella sezione 02.08 Controlli PRE-VOLO, il Pilota TRAINATORE dovrà:

verificare la corretta posizione e pulizia dello specchietto retrovisore tale da permettergli la visualizzazione del cavo e dell'aliante;

controllare che il sistema di aggancio/sgancio sia perfettamente funzionante e che i cavi di traino siano appropriati.

b. Velocità di traino - la velocità di traino deve essere adeguata al tipo di aliante trainato. In linea di massima regolarsi come segue:

alianti di "vecchia generazione" (struttura non in vetroresina) 115 km/h con a/m ROBIN DR 400/180 R, 65 mph con a/m STINSON L 5/235 HP;

alianti con struttura in vetroresina 130 km/h (80 mph) con qualunque a/m trainatore.

c. Percorso - Nella scelta del percorso il pilota trainatore deve tener presenti i seguenti elementi:

in caso di sgancio non comandato o rottura del cavo, l'aliante deve poter rientrare in campo senza difficoltà. Durante i voli di trasferimento la quota e la rotta devono essere scelte in modo da consentire all'aliante di raggiungere in ogni momento in planata una zona atterrabile.

la separazione verticale ed orizzontale da ostacoli e/o rilievi montuosi deve essere tale da garantire un adeguato margine di sicurezza anche in caso di improvvise turbolenze, discendenze, errori di manovra o avarie.

il volo deve essere condotto in modo da garantire in ogni momento in ogni momento una adeguata separazione dal traffico circostante (velivoli, alianti ed altri traini).

evitare per quanto possibile di arrecare disturbo ai centri abitati posti nelle zone circostanti l'aeroporto ed i punti di sgancio.

d. Monitoraggio della posizione dell'aliante rispetto al traino – Il pilota trainatore deve mantenere sotto controllo, con lo specchietto retrovisore, la posizione dell'aliante verificando che questo si mantenga dentro una "finestra di sicurezza".

Se la posizione dell'aliante è prossima ai limiti della finestra di sicurezza e non sono in atto manovre di correzione da parte del Pilota Volovelista il pilota trainatore deve **EFFETTUARE SENZA ESITAZIONE LO SGANCIO DI EMERGENZA**. Dalla posizione limite superiore si raggiungono posizioni pericolose e soprattutto irreversibili nell'arco di 1-2 secondi.

f. Procedure di sgancio - La fase di separazione tra a/m rimorchiatore ed aliante, all'apparenza banale, richiede le seguenti accortezze:

la sensazione fisica del classico "strattone" NON DEVE ESSERE CONSIDERATO SGANCIO;

lo sgancio si considera confermato verificando nello specchietto che l'aliante si sia allontanato E CHE IL CAVO SIA "PENZOLONI" prima di iniziare qualsiasi manovra di evasione (nel limite del possibile la verifica dovrà essere confermata a vista voltandosi all'indietro)

il traino vira a sinistra l'aliante a destra. Durante la manovra di disimpegno il pilota dell'aliante deve mantenere sempre in vista il traino. Dando via radio, una volta disimpegnatosi, il segnale: "ALINTE (sigla), LIBERO".

04.04/2 Pilota VOLOVELISTA

- a. Predisposizione a far fronte alla eventuale rottura del cavo – Prima di dare il pronto al decollo il pilota dell'aliante oltre ad aver concluso con calma tutti i controlli deve aver già deciso cosa fare in caso di rottura del cavo a bassa quota. Egli deve aver già deciso la quota critica ed il verso della virata di rientro (sempre contro vento). Al di sotto della quota critica egli si asterrà dal tentare il rientro in campo cercando di atterrare in una zona poco scostata dalla direzione di decollo. Al di sopra egli virerà immediatamente contro vento per rientrare in campo.
- b. Mantenimento della posizione dietro al traino – Durante tutto il traino il pilota deve mantenere l'aliante in posizione corretta rispetto al velivolo rimorchiatore, evitando assolutamente le posizioni troppo alte che sono le più pericolose. Il pilota deve essere sempre pronto, in caso di necessità, ad azionare il pomello di sgancio.
- c. Segnale di sgancio - Lo sbattere delle ali del velivolo trainatore è tassativo ordine di sgancio anche se ciò implica il fuori campo.
- d. Procedura di sgancio - La fase di separazione tra a/m rimorchiatore ed aliante (sgancio), all'apparenza banale, richiede le seguenti accortezze:

verifica lo spazio a destra libero per la virata dopo lo sgancio;

lo sgancio deve avvenire in linea di volo SENZA VARIAZIONI DI ASSETTO ORIZZONTALI E VERTICALI SOPRATTUTTO A CABRARE;

la leva/pomello di sgancio deve essere tirata con decisione e mantenuta ben tirata per alcuni secondi ripetendo la manovra per conferma;

la manovra di evasione va effettuata solo dopo aver verificato che l'a/m rimorchiatore si sta allontanato CON IL CAVO A "PENZOLONI".

prima di abbassare la testa per avvicinare la bocca al microfono e dare la comunicazione "ALIANTE LIBERO", verificare che il traino e l'aliante siano effettivamente disimpegnati.

nel caso di mancata separazione - (mancato sgancio) e trascinamento verso il basso a cavo teso da parte del a/m rimorchiatore EFFETTUARE immediatamente una ENERGICA PICCHIATA per evitare di sollevare la coda del rimorchiatore continuando e/o ripetendo la manovra di sgancio.

04.05 Procedure operative Volo a Vela (V.V.)

04.05/1 Di seguito alcuni punti che integrano quanto contenuto nelle sezioni 02.00 NORME OPERATIVE di VOLO e 03.00 NORME RIGUARDANTI IL VOLO IN ALTA QUOTA:

gli alianti in FASE di VELEGGIAMENTO non devono interessare i circuiti di traffico aeroportuale se non sussistono condizioni di separazione verticale;

in presenza di ATTIVITA' LANCI PARA' è vietato il sorvolo della verticale del campo sino alla quota di 13500 ft;

l'aliante che entra in termica deve assumere il senso di spirale dell'aliante già presente nella termica stessa, indipendentemente dal fatto che si trovi a quota superiore o inferiore.

04.06 Procedure di avvicinamento al campo per l'atterraggio

04.06/1 L'avvicinamento al campo deve essere preceduto dalle seguenti informazioni sulla frequenza di servizio AFIS: posizione, quota e direzione di provenienza.

04.06/2 La procedura standard per l'atterraggio deve iniziare sulla verticale del campo e deve essere preceduta da un messaggio di prenotazione a 400 metri QFE (1300 piedi QFE) seguito da un messaggio di INIZIO PROCEDURA a 300 metri QFE (1000 piedi QFE).

04.06/3 Una volta sceso alle quote riportate al paragrafo 04.06/2 precedente E' OBBLIGATORIO INIZIARE E CONTINUARE LA PROCEDURA DI ATTERRAGGIO. NON E' AMMESSO ABORTIRE LA PROCEDURA DI ATTERRAGGIO ANCHE SE SI INCONTRANO CONDIZIONI FAVOREVOLI AL VELEGGIAMENTO.

04.07 Procedure modificate di avvicinamento al campo per l'atterraggio in presenza di attività di Lanci Parà

04.07/1 La presenza di attività di paracadutismo sul cielo campo impone, dal momento in cui interviene la condizione di Riserva di spazio aereo, le seguenti restrizioni e modifiche alle procedure di avvicinamento al campo per l'atterraggio di cui alla sezione 04.06 precedente:

a. E' vietato il sorvolo della verticale del campo;

b. pista 09 - la procedura deve iniziare sulla località di Pollein e deve essere preceduta dal messaggio di prenotazione a 400 metri QFE (1.300 piedi QFE) seguito dal messaggio di INIZIO PROCEDURA a 300 metri QFE (1.000 piedi QFE);

c. pista 27 - la procedura deve iniziare sulla località di Pollein e deve essere preceduta dal messaggio di prenotazione a 400 metri QFE (1.300 piedi QFE) seguito dal messaggio di INIZIO PROCEDURA a 300 metri QFE (1.000 piedi QFE).

04.07/2 In alcuni casi (situazioni di difficoltà, problemi di condotta aeromobile, condizioni di EMERGENZA) quanto riportato nei paragrafi precedenti può non essere

applicabile. In tal caso il pilota dell'aliante deve contattare Aosta radio per informare l'operatore delle proprie intenzioni al fine di consentire l'opportuno coordinamento con l'altro traffico.

05.00 NORME OPERATIVE ATTIVITA' LANCI PARA'

05.01 Figura del Pilota LANCIATORE e Figura del Direttore di LANCIO

05.01/1 Pilota LANCIATORE – Il Pilota ai comandi (PiC) del velivolo che effettua attività Lanci Parà è il responsabile unico per tutto ciò che ha attinenza con la condotta dell'aeromobile ed ha, in funzione della situazione operativa istantanea, il potere decisionale finale sulle operazioni di lancio.

Ciò significa che se per ragioni di Sicurezza Volo si rendesse necessario l'evacuazione in volo dell'aeromobile, il Pilota potrà ordinare, quota permettendo, il lancio quando ancora non sul bersaglio previsto. Per contro, in presenza di traffico aereo in attività di pronto intervento per operazioni di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile, il Pilota dovrà ritardare e/o sospendere l'attività di lancio allo scopo di non intralciarne l'attività.

Attenzione: Le informazioni fornite dai servizi del traffico aereo potrebbero risultare incomplete in quanto gli Enti ATS interessati possono non essere a conoscenza, in tutto o in parte, dell'area di intervento e delle relative modalità di intervento, stante le caratteristiche di urgenza e la possibile riservatezza dell'attività operativa svolta.

05.01/2 Direttore di LANCIO – Al D. di L. competono, verso gli allievi paracadutisti ed i paracadutisti sprovvisti di licenza in esercizio, le seguenti funzioni:

accertamento della presenza ed efficienza delle attrezzature per i lanci prescritte a bordo;

ispezione pre-imbarco degli equipaggiamenti individuali ed attivazione degli eventuali congegni di apertura automatica;

assegnazione dei posti a bordo ed istruzioni al Pilota ai comandi responsabile del volo sui lanci da effettuare, nel rispetto delle consegne dell'Istruttore;

determinazione del punto di lancio ed azioni relative;

interventi previsti in situazioni di EMERGENZA.

installazione del palo con manica a vento nei pressi della buca dei lanci di precisione;

messa a terra dello stesso negli intervalli dei lanci e sua rimozione al termine dell'attività.

05.02 Norme, regole e procedure operative Lanci Parà

05.02/1 L'attività Lanci Parà è regolata da norme e regole contenute nell'AIP-Italia, nelle I.P.I. (Istruzioni Permanenti Interne) emesse a cura del Gestore, nell'Ordinanza 1/89 emessa dalla D.C.A. di Torino.

Quanto segue ha importanza operativa ai fini dell'attività di volo legata ai lanci parà:

l'attività di lanci è soggetta al Traffico Aereo Generale (GAT) e deve essere coordinata con il competente Ente ATS che tiene conto dell'attività aeroportuale.

la zona di lancio è posizionata sulla verticale dell'aeroporto regionale ed il limite verticale superiore è 13.500 piedi QNH (4.100 metri QNH).

le zone destinate all'attività aviolancistica sono da considerare Riserva di spazio aereo esclusivamente per il periodo di tempo necessario per l'operazione di lancio.

Una volta che è intervenuta la condizione di Riserva di spazio aereo, e solo in quel ristretto periodo di tempo l'attività LANCI PARA' provoca il divieto di sorvolo della verticale del campo e relative restrizioni a sorvoli, partenze ed arrivi.

05.02/2 Procedure operative:

quando interviene la condizione di Riserva di spazio aereo è vietato il sorvolo della verticale del campo;

l'aeromobile interessato al lancio dei paracadutisti, dopo aver effettuato i lanci, non potrà procedere all'atterraggio fino al completamento della discesa di ogni paracadutista lanciato;

il Pilota dell'a/m che effettua attività lancistica dovrà mantenere un continuo collegamento radio bilaterale con l'AFIS al fine di:

riportare 5 minuti al lancio specificando il numero di paracadutisti e la quota di lancio;

riportare 1 minuto al lancio;

riportare il lancio effettuato e le intenzioni;

quando in discesa riportare le posizioni "E" 1.000 piedi QFE e "W" 1.500 piedi QFE;

d. in tutte le fasi del volo è obbligatorio mantenere condizioni di volo VMC (Visual Meteorological Conditions).

Il posizionamento sul punto di lancio dovrà avvenire a vista.

Se non in vista del bersaglio causa copertura del cielo è vietato il posizionamento sulla zona di lancio mediante rilevamenti strumentali VOR/DME, VOR, NDB oppure mediante ricevitori GPS (Global Positioning System).

05.03 Aspetto economico dell'attività lancistica

05.03/1 L'obbiettivo di economia dell'attività lancistica dovrà essere perseguito nel rispetto delle procedure operative e prestazioni contenute nel Manuale di Impiego di aeromobile e nel rispetto delle norme e regole contenute nell'AIP-Italia, nelle I.P.I. (Istruzioni Permanenti Interne) emesse a cura del Gestore, nell'Ordinanza 1/89 emessa dalla D.C.A. di Torino.

06.00 NORME OPERATIVE PER L'ATTIVITA' ACROBATICA

06.01 Attività acrobatica Volo a Motore (V.M.)

06.01/1 Considerando la carenza di strutture così come previsto dalla Circolare 41/23082/M3 del 26 ottobre 1984 con la quale la DGAC disciplina lo svolgimento dell'attività acrobatica, **NON E' CONSENTITO ATTIVITA' DI ACROBAZIA AEREA** con velivoli a motore.

06.02 Attività acrobatica Volo a Vela (V.V.)

06.02/1 Il cubo acrobatico e la normativa per lo svolgimento di tale attività sono in corso di stesura.

07.00 NORME RIGUARDANTI LE ATTIVITA' ALL'INTERNO DELLA RECINZIONE AEROPORTUALE

07.01 Sicurezza nelle operazioni al suolo

07.01/1 Al fine di garantire l'incolumità delle persone che si muovono all'interno del recinto aeroportuale il Gestore dell'aeroporto ha emesso delle Istruzioni Permanenti Interne (I.P.I) a cui e soci dell'Aero Club sono tenuti ad attenersi.

L'area all'interno della recinzione è da considerare a RISCHIO MEDIO-ALTO per le seguenti ragioni:

presenza di prodotti infiammabili (benzina, oli, ossigeno ecc.);

presenza di automezzi e velivoli in manovra;

presenza di eliche, rotori, e motori a getto in funzione;

Una sorveglianza accurata va mantenuta soprattutto in Linea di volo durante le fasi di decollo e atterraggio quando vi siano degli alianti schierati con il personale per l'assistenza. Da tenere sempre in considerazione la possibilità di traffico che per necessità (EMERGENZA, PISTA OCCUPATA ecc.) debba atterrare sul prato ai fianchi della pista. Quando possibile, un continuo ascolto radio sulla frequenza di servizio AFIS è un buon aiuto per anticipare traffico in avvicinamento.

l'ingresso all'interno della recinzione aeroportuale è consentito solo alle persone autorizzate; l'ingresso agli estranei è consentito solo se accompagnati da persone autorizzate.

L'accesso alla strada perimetrale di servizio è consentito ai soli mezzi autorizzati ed alle persone che si recano in linea di volo (testate piste 09/27) quando vi sia attività di Volo a Vela.

L'Area di Manovra (vedere definizione a pagina 24/24), costituita dalla pista e dalle vie di rullaggio, deve essere utilizzata esclusivamente dagli aeromobili. Fanno eccezione:

i mezzi di servizio muniti di una radio che consenta il CONTATTO RADIO BILATERALE con l'AFIS;

le autovetture ed il personale addetto alla movimentazione degli aerei. Le persone che accompagnano gli aerei da e per la linea di volo e che prestano assistenza ai piloti al decollo e dopo l'atterraggio devono ridurre al minimo indispensabile la loro presenza sull'Area di Manovra.

f. Parenti ed amici sono ospiti graditi ma nella maggioranza dei casi sono da considerare inesperti e quindi non autorizzati ad entrare nel recinto aeroportuale se non accompagnati. E', dunque, di importanza basilare attenersi a quanto riportato al precedente punto "b". Il socio accompagnatore dovrà informare gli ospiti dei pericoli esistenti all'interno della recinzione istruendoli sul comportamento da tenere per minimizzare i rischi. Gli indisciplinati dovranno essere prontamente allontanati.

g. E' vietato introdurre animali all'interno della recinzione.

07.02 Cura del Materiale e Rispetto verso i Colleghi Piloti

07.02/1 Di seguito alcuni punti che hanno lo scopo di garantire più possibile efficienza e conservazione della flotta, dei mezzi, dei materiali, con l'intento di elevare la SICUREZZA DELLE OPERAZIONI e, non ultimo, contribuire a contenere costi e disagi:

salvo specifica autorizzazione, NON E' CONSENTITO ai Soci Pil./Allievi Pil. muovere, prelevare, ricoverare velivoli negli hangars senza la presenza di Personale Tecnico.

le eventuali fodere di protezione fusoliera/ali NON DEVONO ESSERE LASCIATE A TERRA, MA RIPOSTE IN LUOGHI ADATTI.

il Socio Pil./Allievo Pil. al quale viene consegnato un velivolo ne è responsabile fino al momento in cui lo cede ad altro Pil. oppure lo riconsegna al Personale Tecnico.

durante l'"accompagnamento" di un aereo in presenza di vento, tutte le precauzioni dovranno essere adottate per garantire la controllabilità a terra.

in presenza di vento o previsto vento, qualunque sia il quadrante di provenienza, NON E' AMMESSO ABBANDONARE UN AEREO IN LINEA DI VOLO.

le capottine degli alianti DEVONO ESSERE TENUTE CHIUSE E BLOCCATE SIA IN HANGAR CHE IN LINEA VOLO e quando non si prevede di andare in volo in tempi ragionevolmente brevi, anche protette dalle fodere.

INDIPENDENTEMENTE DALL'ANZIANITA' ANAGRAFICA E DI ASSOCIAZIONE ALL'AERO CLUB Pil. e Allievi Pil. sono tenuti, qualora se ne presentasse la necessità, alla pulizia ed al lavaggio degli alianti ed alla pulizia del parabrezza degli aeroplani a motore.

h. quando a terra, a conclusione di un volo, Pil./Allievi Pil. sono tenuti ad effettuare i CONTROLLI DI "ABBANDONO AEROPLANO" che consistono nello spegnimento di apparati elettrici di comunicazione, navigazione, utenze elettriche varie, INTERRUTTORI GENERALI, MAGNETI; chiusura bombole ossigeno; eventuale riconsegna maschera e regolatore ossigeno, barografo, ecc..

i. in aggiunta a quanto riportato al punto "h" precedente se il volo appena concluso è anche l'ultimo della giornata di un aliante, si dovrà smontare la batteria e consegnarla al Personale Tecnico segnalando, inoltre, se è stato utilizzato ossigeno supplementare.

08.00 RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA VOLO

08.01 Norme generali

08.01/1 Volare in sicurezza e contribuire a perfezionare sempre di più tutte quelle norme atte a rendere il volo più sicuro è un preciso dovere di tutti coloro che volano. Il pilota deve prendere coscienza dell'importanza delle norme di sicurezza del volo (S.V.) ed, inoltre, prepararsi studiando a fondo i problemi del volo e le norme d'uso del materiale affidatogli in modo da avere una buona preparazione tecnica.

Nell'aula piloti è stata creata una biblioteca aeronautica cui tutti possono accedere per migliorare la propria cultura.

Nell'aula piloti si trovano anche:

un raccoglitore contenente una articoli sui pericoli che si possono incontrare in volo e su incidenti già avvenuti.

un raccoglitore contenente gli avvisi di S.V. e raccomandazioni varie di cui si raccomanda un'attenta consultazione.

E' anche preciso dovere del pilota tenersi informato delle norme e disposizioni emanate dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile ed aggiornato sulle pubblicazioni riguardanti il volo (A.I.P., Bottlang, ecc..), i bollettini, gli avvisi di S.V..

08.02 Attività al suolo

08.02/1 Si esplica nella corretta esecuzione di alcune operazioni quali:

conoscenza approfondita ed uso delle liste di controllo dei velivoli, con particolare riguardo alle modalità di comportamento nelle varie possibili EMERGENZE. Nel caso di dubbi, non esitare a consultare l'istruttore.

Ispezione accurata pre-volo

Controllo delle scadenze dei documenti personali e di bordo e verifica del Q.T.V. (Quaderno Tecnico del Velivolo), per individuare eventuali anomalie.

Effettuare la prova radio prima di avviare il motore

Controllare che gli apparati radio e di navigazione siano spenti prima della messa in moto

Effettuare una pianificazione accurata del volo da eseguire (peso max al decollo, carburante occorrente, cartine di navigazione con rotta tracciata, calcolo dei tempi, info meteo)

Assicurarsi che i passeggeri siano a conoscenza:

- delle procedure di evacuazione dell'a/m in caso di incidente;
- che a bordo è vietato fumare;
- che devono allacciare le cinture di sicurezza;

Assicurarsi che le porte siano ben chiuse.

08.03 Attività in volo

08.03/1 Deve essere posto in particolare rilievo:

il rispetto delle norme del traffico aereo,

la conoscenza approfondita e la stretta osservanza delle modalità di esecuzione delle manovre di volo di addestramento,

il rispetto delle norme di procedura radio. Le comunicazioni via etere devono essere sintetiche, chiare e limitate all'essenziale,

lo spazio aereo è molto vasto ma non abbastanza da rendere trascurabile la probabilità di una COLLISIONE. Questo vale soprattutto in prossimità di aeroporti o aviosuperfici dove il traffico aereo è concentrato.

abituatevi ad osservare lo spazio che vi circonda anche se vi trovate in zona controllata dove spetta al controllore di terra assicurare lo smistamento dei velivoli.

diffidate delle traiettorie di discesa molto ripide o delle accostate o virate troppo accentuate e che non vi consentono di "vedere" la traiettoria che vi apprestate a seguire. E' meglio a volte fare una virata "standard" a 360° per ispezionare lo spazio sotto di noi.

Con velivoli strumentati per volare in VFR mantenere costantemente il contatto visivo con il suolo e ritornare alla base se la visibilità diminuisce in maniera sensibile,

Considerate sempre l'eventualità di un'avaria al motore ed abituatevi ad individuare le zone dove , se necessario, sia possibile atterrare.

08.04 Condizioni di emergenza

08.04/01 In tutte quelle condizioni che comportano l'atterraggio di emergenza, il pilota responsabile del volo deve:

In volo:

avvertire dell'accaduto, se c'è il tempo, gli eventuali trasportati raccomandando loro di stringere le cinture di sicurezza, di inclinarsi in avanti allacciando saldamente le braccia sotto le ginocchia, sino al completo arresto del velivolo e di mantenere la calma.

Radiotrasmettere l'emergenza comunicando il nominativo radio, tipo di velivolo, la posizione, il tipo di emergenza e le intenzioni.

Una volta a terra:

Informare dell'accaduto la Direzione dell'Aero Club col mezzo rapido fornendo notizie ed informazioni sui motivi più probabili dell'emergenza sui danni subiti dal personale, dall'a/m e/o arrecati a terzi, annotare le condizioni atmosferiche del momento;

Informare la più vicina autorità competente (carabinieri, forestale, ecc..)

Disporre che l'aeromobile non venga rimosso né manomesso fino a quando non si sono ricevute disposizioni in merito dalla Direzione dell'Aero Club.

09.00 Definizioni

AFIS Ente Aeroportuale dei Servizi del traffico aereo che fornisce il Servizio locale di informazioni volo ed il Servizio di allarme.

AREA DI ATTERRAGGIO Quella parte dell'area di manovra destinata all'atterraggio ed al decollo degli aa/mm.

AREA DI MANOVRA Quella parte di aeroporto, esclusi i piazzali, che deve essere utilizzata dagli aa/mm per il decollo, l'atterraggio ed il rullaggio.

AREA DI MOVIMENTO Quella parte di aeroporto che deve essere usata dagli aa/mm per il decollo, l'atterraggio ed il rullaggio, comprendente l'area di manovra ed i piazzali.

PILOT IN COMMAND (PIC) Pilota responsabile della condotta e della sicurezza dell'aeromobile durante il volo. Quanto sopra vale dal momento in cui l'elica del motore, nel caso di velivolo a motore, inizia a girare quando mosso dal sistema di avviamento.

PRESSURE ALTITUDE Altitudine di Pressione - E' la quota indicata dall'altimetro quando è regolato sulla superficie isobarica standard di 1013,25 hectopascal (hPa) o 29,92 pollici di mercurio (IN HG).