

NOVI LIGURE

Manuale Operativo
dell'ASD Volo a Vela Novi



Novi Ligure -2008

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 aeree
- 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 Controlli PRE-VOLO
- 02.03 Frequenze radio
- 02.04 Orari attività

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

- 03.01 Compiti del responsabile di linea e del pilota trainatore
- 03.02 Limitazioni operative aa/mm Rimorchiatori
- 03.03 Attività V.V. – Procedure al suolo
- 03.04 Procedure operative Traino Alianti
- 03.05 Procedure operative Volo a Vela (V.V.)
- 03.06 Procedure di avvicinamento al campo per l'atterraggio
- 03.07 Procedure modificate di in presenza di attività di lanci parà

04.00 NORME RIGUARDANTI LE ATTIVITA' ALL'INTERNO DELLA RECINZIONE

- 04.01 Sicurezza nelle operazioni al suolo
- 04.02 Cura del Materiale e Rispetto verso i Colleghi Piloti

05.00 RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA VOLO

Norme generali

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, dal Presidente o da un consigliere delegato. 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.

01.01/3 Con riferimento ai paragrafi 01.03/1 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 il contributo all'attività di volo. I Soci sono tenuti ad avere sempre la propria situazione contabile in attivo;
- presenziare al briefing del mattino e/o informarsi da chi ha tenuto il briefing delle eventuali restrizioni e regolamentazioni logistiche per quella specifica giornata.
- **V.M.:** non aver lasciato trascorrere più di 90 giorni dagli ultimi 3 decolli e atterraggi. In caso contrario si dovrà effettuare un doppio comando di verifica dell'idoneità al volo. L'attività svolta nei precedenti 60 giorni abilita a volare su tutti i tipi di velivoli con caratteristiche analoghe a quello utilizzato (biciclo, triciclo). Per le abilitazioni vale quanto stabilito dalla vigente normativa.
- **V.V.:** non aver lasciato trascorrere dall'ultimo volo sul campo di Novi con Alianti, Aeromobili, Motoalianti o essere trainati più di 60 giorni. In caso contrario è da considerarsi "scaduto" pertanto 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.
- **M/A** avere effettuato negli ultimi 180 giorni almeno 2 ore come pilota responsabile, con almeno un volo negli ultimi 60 giorni.

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 di distanza, gare, stages.

01.05/1 Piloti che desiderano effettuare voli di distanza 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.

01.05/2 Piloti che desiderano partecipare a raids aerei, gare, stages con velivoli dell'ASD Voloa Vela Novi 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

- 01.06/2 V.V.: La prenotazione dell'aliante desiderato deve essere effettuata nel giorno di utilizzo dello stesso apponendo il proprio nome nella apposita tabella prenotazione alianti coordinato durante il briefing le modalità con eventuali altri piloti.
- E' possibile effettuare una sola prenotazione alla volta;
- Una seconda prenotazione potrà essere effettuata solamente dopo aver esaurito quella precedente;

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. 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.
- La prenotazione decade se al termine della linea il pilota per sue ragioni non è decollato.
- 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).

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

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

ASK 13 aliante scuola non è richiesta nessuna attività minima

ASK 21 aliante scuola non è richiesta nessuna attività minima

K6E. sono richieste almeno 5 ore da S.P. su ASK13 realizzate in almeno 5 voli

Libelle sono richiesti: la licenza di Pilota di Aliante; un attività complessiva di almeno 40 ore.

Phoebus sono richiesti: la licenza di Pilota di Aliante; un attività complessiva di almeno 40 ore.

Hornet sono richiesti: la licenza di Pilota di Aliante; 15 ore di Libelle 4 realizzate in non meno di 3 voli.

JANUS Velivolo dedicato principalmente all'addestramento di secondo periodo. Quando non utilizzato per tale attività è disponibile per i soci che abbiano completato il passaggio.

NOTA 1: Gli alianti ASK13 (I-SELL) ASK21 (I-GITO) K6E (I-IDOT) sono destinati alla Scuola V.V., pertanto eventuali voli non scuola 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 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 a 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:

1. R.C.T. (Responsabilità Civile verso Terzi)
2. INFORTUNI, INVALIDITA' PERMANENTE o DECESSO del PILOTA
3. INFORTUNI, INVALIDITA' PERMANENTE o DECESSO dei PASSEGGERI.

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

01.10 Documenti personali

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

Tutti i Piloti, Allievi Piloti 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, e di traino.

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

01.12 Pilota ai Comandi

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.

Questa norma non esime eventuale altro pilota presente a bordo dal chiedere al pilota ai comandi il rispetto delle norme. In caso di infrazioni è suo 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

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 paragrafo 6 e seguenti;
- Norme sulle restrizioni dello spazio aereo di cui all'AIP-Italia RAC 5;
- Regole particolari, riportate nell'AIP-Italia, RAC 1 paragrafo 14.2 VOLI CON ALIANTI;
- Regole del volo, Norme sulle restrizioni, Regole particolari, riportate nell'AIP;
- 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 e illustrate durante il briefing.

02.02 Controlli PRE-VOLO

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 e firmare il registro di presa in consegna del velivolo. Ai controlli pre-volo sopra riportati si dovranno aggiungere eventuali ulteriori controlli previsti nelle Comunicazioni SICUREZZA VOLO emesse dall'Addetto S.V.

02.03 Frequenze radio

02.03/1 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 (122.500) per acquisire informazioni di traffico in partenza ed in arrivo o in transito.

02.03/2 La frequenza VHF assegnata all'AeC "F.Padova" di Novi Ligure è **122.500 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.

- Per necessità operative direttamente connesse con le operazioni di volo a vela l'Aero Club si avvale della frequenza VHF: **123.375 MHz** (frequenza usata fuori dallo spazio aeroportuale durante attività V.V.).
- **123.375 MHz** questa frequenza può essere usata fino alla quota massima di FL 100 compreso (Rif. AIP-Italia, RAC 1 paragrafo 14.2.2.3);

NOTA: Si rammenta che se non si è comunicato il cambio su altre frequenze ATS è obbligatorio comunicare periodicamente, sulla frequenza di servizio 122.500, la propria situazione operativa.

02.04 Orari attività

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

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

03.01 Compiti del Direttore di Linea e del Pilota Trainatore

03.01/1 Il DIRETTORE di LINEA (R. di L.), in quanto responsabile dei movimenti in linea di volo, 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.

03.01/2 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.

03.02 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 E/O DI SICUREZZA.

04.02/2 Traino alianti con VENTO IN CODA:

- a/m STINSON L5/235 HP – operazioni con vento in coda consentite sino a 5 knt.
- a/m ROBIN DR 400/180 R – operazioni con vento in coda massimo brezza.
- a/m PA 18 / 150 HP – operazioni con vento in coda massimo brezza.

03.03 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. Oltre a segnalare il prossimo impegno della via di rullaggio la chiamata radio deve servire per provare l'efficienza della radio. **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 del Responsabile di Linea.

b. Schieramento degli alianti – Lo schieramento in prossimità della testata pista attiva deve avvenire sul lato OVES per la pista 36 e per la 18 ad una distanza non inferiore a 10 metri dal bordo pista.

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, GPS, logger, 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.

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 Novi Radio che si sta per

allineare con il seguente messaggio: "NOVI RADIO, 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 - 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 all'Aliante e l'assistente ha raggiunto l'estremità dell'ala.

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 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.

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

- anche solo in parte la pista;
- qualunque punto del prato a EST e a Ovest della pista fino ad una distanza di 10 metri dal bordo della stesa.

03.04 Procedure operative Traino Alianti

03.04/1 Pilota TRAINATORE

a. Controlli per l'inizio dell'attività - in aggiunta a quanto previsto nella sezione 02.02 Controlli PRE-VOLO, il Pilota TRAINATORE dovrà:

- verificare tramite il QT l'ispezione giornaliera, le ore a disposizione per la giornata, apporre la firma sul medesimo come presa in carico dell'A/M, firmare gli eventuali rifornimenti di benzina e olio;
- 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, 60 con a/m PA 18 / 150 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.

- 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.

03.04/2 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".
- **nel caso di mancata separazione** - (mancato sgancio) e trascinarsi verso il basso a cavo teso da parte del a/m rimorchiatore EFFETTUARE immediatamente una ENERGIKA PICCHIATA per evitare di sollevare la coda del rimorchiatore continuando e/o ripetendo la manovra di sgancio.

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

- a. gli alianti in FASE di VELEGGIAMENTO non devono interessare i circuiti di traffico aeroportuale se non sussistono condizioni di separazione verticale;
- b. in presenza di ATTIVITA' LANCI PARA' è vietato il sorvolo della verticale del campo;
- c. 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.

03.06 Procedure di avvicinamento al campo per l'atterraggio

03.06/1 L'avvicinamento al campo deve essere preceduto dalle seguenti informazioni sulla frequenza di servizio 122.500: posizione, quota e direzione di provenienza.

03.06/2 La procedura standard per l'atterraggio deve iniziare sulla verticale delle prenotazioni e deve essere preceduta da un messaggio di prenotazione, minimo 300 metri QFE .

04.06/3 Una volta sceso alla quota minima 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.**

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

03.07/1 La presenza di attività di paracadutismo sul cielo campo impone, dal momento in cui interviene la condizione di Riserva di spazio aereo, la seguente restrizione, **E' vietato il sorvolo della verticale del campo;**

03.07/2 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 Novi radio per informare l'operatore delle proprie intenzioni al fine di consentire l'opportuno coordinamento con l'altro traffico.

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

04.01 Sicurezza nelle operazioni al suolo

04.01/1 Al fine di garantire l'incolumità delle persone che si muovono all'interno del recinto aeroportuale L'ASD Volo a Vela Novi ha emesso delle Istruzioni Permanenti Interne (I.P.I) a cui i soci dello stesso sono tenuti ad attenersi essendo l'area all'interno della recinzione da considerare a RISCHIO MEDIO-ALTO per le seguenti ragioni:

- **presenza di prodotti infiammabili (benzina, oli, ecc.);**
 - **presenza di automezzi e velivoli in manovra con eliche in movimento;**
- a. Una sorveglianza accurata, va mantenuta soprattutto in Linea di volo durante le fasi di decollo e atterraggio quando vi siano degli alianti schierati. 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 è un buon aiuto per anticipare traffico in avvicinamento.
 - b. l'ingresso all'interno della recinzione aeroportuale è consentito solo alle persone autorizzate dal Consiglio direttivo e/o da persona demandata dallo stesso, i Sig. Soci in carenza di attività, allievi della scuola e gli aspiranti allievi devono essere accompagnati dall'Istruttore che li ha presi in carico per ripresa voli, scuola e/o volo di introduzione alla stessa; l'ingresso agli estranei è consentito solo se accompagnati da persone autorizzate.

- c. L'Area di Manovra costituita dalla pista e dalle vie di rullaggio, deve essere utilizzata esclusivamente dagli aeromobili. Fanno eccezione: le autovetture ed il personale addetto alla movimentazione degli alianti. Le persone che accompagnano gli alianti 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.
- d. 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.
- e. E' vietato introdurre animali all'interno della recinzione.

04.02 Cura del Materiale e Rispetto verso i Colleghi Piloti

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:

- a. salvo specifica autorizzazione, NON E' CONSENTITO ai Soci Piloti/Allievi Piloti muovere, prelevare, ricoverare velivoli nell'hangar senza la presenza di un responsabile.
- b. le eventuali fodere di protezione fusoliera/ali NON DEVONO ESSERE LASCIATE A TERRA, MA RIPOSTE IN LUOGHI ADATTI.
- c. il Socio Pilota /Allievo Pilota al quale viene consegnato un velivolo ne è responsabile fino al momento in cui lo cede ad altro Pilota. oppure lo riconsegna al responsabile.
- d. durante l'"accompagnamento" di un aliante in presenza di vento, tutte le precauzioni dovranno essere adottate per garantire la controllabilità a terra.
- e. in presenza di vento o previsto vento, qualunque sia il quadrante di provenienza, NON E' AMMESSO ABBANDONARE UN ALIANTE IN LINEA DI VOLO.
- f. 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.
- g. INDIPENDENTEMENTE DALL'ANZIANITA' ANAGRAFICA E DI ASSOCIAZIONE ALL'AERO CLUB Piloti e Allievi Piloti sono tenuti, qualora se ne presentasse la necessità, alla pulizia ed al lavaggio degli alianti.

05.00 RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA VOLO

05.01 Norme generali

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.

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..