



Aeroclub Volovelistico Lariano

REGOLAMENTO DI SCALO

Aeroporto di Alzate Brianza Nominativo ICAO – LILB

A cura del gestore aeroportuale
Aeroclub Volovelistico Lariano

Edizione: 1
Revisione: 1
Inizio validità: 31 maggio 2021

Associazione Sportiva Dilettantistica con Personalità Giuridica

Aeroporto "Giancarlo Maestri" - Via Isonzo, 226 - 22040 Alzate Brianza (CO)
Tel. 031619250 - Fax. 031632345
www.avl.it - segreteria@avl.it
Codice Fiscale 94005450138 - Partita IVA 02057250132

Federato con l'Aero Club d'Italia

Nr. Iscr. Reg. Naz. CONI 100037



INDICE

Cap. 1 PREMESSA

- 1.1 Informazione
- 1.2 Aggiornamento e diffusione
- 1.3 Enti operativi sull'aeroporto
- 1.4 Competenze del Gestore
- 1.5 Ordinanze in vigore

Cap. 2 ASPETTI GENERALI

- 2.1 Struttura
- 2.2 Modifiche del testo
- 2.3 Stato di aggiornamento
- 2.4 Scopo e contenuti
- 2.5 Sanzioni

Cap. 3 CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO

- 3.1 Caratteristiche dell'aeroporto
- 3.2 Caratteristiche fisiche e tecniche della pista
- 3.3 Aeromobili basati sull'aeroporto
- 3.4 Documenti aeromobili e piloti

Cap. 4 OPERATIVITA' DELL'AEROPORTO

- 4.1 Apertura aeroporto
- 4.2 Servizio antincendio
- 4.3 Funzione ATS
- 4.4 Disponibilità carburante
- 4.5 Operazioni sfalcio erba
- 4.6 Soccorso
- 4.7 Presidio sanitario
- 4.8 Autorità di polizia e dogana

Cap. 5 OPERAZIONI A TERRA

- 5.1 Utilizzo infrastrutture non aeronautiche
- 5.2 Accesso auto in area aeroportuale
- 5.3 Parcheggio esterno alianti e carrelli alianti
- 5.4 Limitazioni della circolazione di terra di aeromobili e veicoli
- 5.5 Allineamento alianti
- 5.6 Accensione aerei a motore
- 5.7 Operazioni di rifornimento



Cap. 6 OPERAZIONI – CIRCUITAZIONE VOLO

- 6.1 Operazioni volo
- 6.2 Volo all'interno dell'area di circuito
- 6.3 Quota minima di sgancio
- 6.4 Area Acro
- 6.5 Regolamento traino
- 6.6 Uso radio
- 6.7 Tabella - Giornale di Scalo
- 6.8 Gare, manifestazioni e stage

Cap. 7 SECURITY e SAFETY

- 7.1 Procedure di accesso delle persone nelle aree riservate alle operazioni di volo
- 7.2 Misure di sicurezza
- 7.3 Operazioni in area di manovra e di movimento (aeromobili, mezzi e persone)
- 7.4 NOTAM
- 7.5 Procedura per l'emissione dei Notam
- 7.6 Sicurezza lavoro
- 7.7 Tutela ambiente
- 7.8 Gestione emergenze

ALLEGATI

- Regolamento operativo traino alianti AVL 1
- Aree Sedime Aeroportuale
- Planimetria Zona di Circuito
- Planimetria Zone Riservate Circuiti
- Planimetria Zona Acro
- Planimetria Riepilogo
- Programma di Sicurezza Aeroporti Minori



1 – PREMESSA

L'aeroporto di Alzate Brianza "Giancarlo Maestri", nominativo ICAO LILB, è adibito prevalentemente e prioritariamente all'attività di volo a vela e pertanto ogni traffico a terra ed in volo dovrà essere svolto con chiara precedenza ed in subordine a detta attività.

1.1 Informazione e generalità

L'aeroporto di Alzate Brianza, nominativo ICAO LILB, è una struttura aeroportuale privata ed opera sotto la giurisdizione di ENAC, Direzione Aeroportuale Nord Ovest Malpensa, secondo le previsioni del Codice della Navigazione, dei regolamenti, normative e circolari ENAC.

Proprietaria dell'aeroporto e delle relative strutture immobiliari è **Cooperativa Volovelistica L'Aviemme**, di seguito Cooperativa
Via Isonzo 226
22040 Alzate Brianza (CO)
e-mail: cooplaviemme@gmail.com
PEC: coopaviemme@pec.it

Presidente pro tempore Riccardo Briigliadori, telefono 340 840 5324
Vice presidente pro tempore Massimo Ciceri, telefono 348 370 4437

Ente gestore dell'aeroporto è l'Aeroclub Volovelistico Lariano, di seguito AVL, incaricato dall'ente proprietario Cooperativa con lettera di incarico del 10 febbraio 2007.

Aeroclub Volovelistico Lariano – Associaz. sportiva dilettantistica con personalità giuridica
Via Isonzo 226
22040 Alzate Brianza (CO)
Telefono fisso 031 619 250
e-mail: segreteria@avl.it
PEC: avl@pec.it

Alessandro Scaltrini - Presidente pro tempore AVL, telefono 331 6921 145
Andrea Strata - Direttore Scuola IT.DTO.052, telefono 338 2394 999

AVL è responsabile dell'emissione, dell'aggiornamento e della distribuzione del presente Regolamento di Scalo, di seguito RdS, dell'aeroporto di Alzate Brianza.

AVL in qualità di gestore aeroportuale ha definito il presente regolamento di scalo concordandolo con la Cooperativa.

Tutti soggetti che svolgono attività nello scalo ed occupano spazi e/o manufatti devono essere titolari di autorizzazioni e/o permessi rilasciati dalla Cooperativa che ne informerà prontamente il gestore AVL.

Le infrastrutture e gli impianti aeroportuali dovranno essere usati in modo proprio, esclusivamente per gli scopi a cui sono destinati, tenendo conto delle relative specificità e rischi e delle limitazioni derivanti dal fatto di operare in area aeroportuale, e senza provocare incidenti o danneggiamenti di qualsiasi tipo.

Tutti soggetti che operano in ambito aeroportuale sono direttamente responsabili per i danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti ed omissioni connessi alla propria attività.

1.2 Aggiornamento e diffusione

Il contenuto di questo RdS rappresenta la raccolta di regole e procedure vigenti sull'aeroporto ed è soggetto a costante e tempestivo aggiornamento.

L'inoltro degli aggiornamenti agli operatori basati sull'aeroporto è a cura di AVL.

AVL in qualità di gestore potrà aggiornare il presente RdS ogni qualvolta lo ritenga opportuno, concordando le variazioni con la Cooperativa.

La proprietà, gli enti operativi tramite la Cooperativa potranno far presente ad AVL l'esigenza o l'opportunità di modifiche, aggiornamenti del presente RdS con richiesta motivata.

La Cooperativa informa AVL degli operatori presenti sull'aeroporto.

Il RdS viene distribuito da AVL alla Cooperativa, agli enti operativi in aeroporto esclusivamente tramite PEC.

Proprietà ed enti operativi in aeroporto sono tenuti a notificare ad AVL il nominativo di un proprio referente e l'indirizzo PEC al quale saranno inoltrate revisioni ed aggiornamenti.

Proprietà ed enti operativi in aeroporto sono in via esclusiva responsabili della distribuzione del RdS aggiornato al proprio personale ed ai propri soci.

1.3 Enti operativi sull'aeroporto

Gli enti operativi sull'aeroporto sono

- Aeroclub Volovelistico Lariano ASD, ente federato all'Aeroclub d'Italia
- Pilota per Sempre, ASD, ente aggregato all'Aeroclub d'Italia
- GF-Aeronautica SRLS

Referenti ed indirizzo PEC

Aeroclub Volovelistico Lariano

Andrea Strata 338 2394 999

avl@pec.it

Pilota per Sempre

Riccardo Briigliadori 340 840 5324

pilotapersempre@pec.it

GF-Aeronautica

Fausto Giacobone 345 044 1390

g-forcesrls@legalmail.it

1.4 Competenze del gestore AVL

AVL in quanto gestore aeroportuale

- Provvede alla verifica continua della agibilità delle infrastrutture di volo
- Fornisce informazioni T/B/T utilizzando il canale 123.505 assegnatagli, quando il servizio radio è operativo
- Cura la redazione della tabella di scalo che riporta i movimenti come segnalati ad eccezione di quelli inerenti le attività di PPS
- Segnala immediatamente incidenti, inconvenienti gravi alla Direzione Aeroportuale Nord Ovest - Malpensa



- Segnala immediatamente incidenti, inconvenienti gravi alla Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- Provvede a riportare sul sistema ee-mor di ENAC incidenti, inconvenienti gravi
- Riceve segnalazioni da soggetti privati operanti sull'aeroporto che possono avere impatto sull'operatività o comportare riduzioni del livello di servizio. Nei casi in cui ciò comporti necessità di emissione di apposito NOTAM ne fa richiesta alla Direzione Aeroportuale Nord Ovest - Malpensa
- Svolge le attività di manutenzione ordinaria dell'aeroporto e dei manufatti di propria competenza come indicato nella convenzione sottoscritta con la Cooperativa
- Aggiorna in accordo con la Cooperativa il presente RdS
- Distribuisce il presente RdS agli enti operativi tramite PEC

1.5 Ordinanze in vigore

Il presente RdS potrà essere integrato e/o revisionato in ottemperanza agli aggiornamenti di legge, norme organizzative e tutto ciò che può avere rilevanza ai fini della sicurezza aeroportuale e della navigazione aerea. Integrazioni e/o revisioni saranno concordate con la Cooperativa.

2 - ASPETTI GENERALI

2.1 Struttura

Il RdS si articola in Capitoli e Paragrafi

2.2 Modifiche del testo

I cambiamenti del RdS saranno integrati in una nuova revisione e/o edizione del medesimo.

2.3 Stato di aggiornamento

Ogni pagina del presente regolamento reca l'indicazione di:

- Edizione
- Revisione
- Data inizio validità

2.4 Scopo e Contenuti

Il RdS contiene la raccolta delle regole generali e delle procedure che disciplinano le attività aeronautiche, l'utilizzo delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto.

Tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale sono obbligati a garantire l'osservanza dei contenuti del RdS, l'informazione al proprio personale e soci sulla esigenza del rispetto delle regole stabilite e sulle conseguenze derivanti dalla loro inosservanza.

Il RdS in quanto raccolta di regole e procedure aeroportuali non contiene riferimenti ad accordi economici tra la proprietà dell'aeroporto, il gestore e gli enti operativi in aeroporto.

Questo regolamento vale per gli aeromobili ammessi sull'aeroporto: alianti di qualunque tipo, TMG, aeromobili a motore, VDS (basici ed avanzati muniti di radio), elicotteri, autogiri.

Il presente RdS contiene

- La raccolta delle regole generali
- La raccolta delle procedure in vigore presso l'aeroporto per il coordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti
- Il contenuto delle direttive in vigore emanate dal gestore aeroportuale

- Le regole per assicurare l'ordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali
- Le regole per assicurare l'accesso e utilizzo delle infrastrutture di uso comune e lo svolgimento delle attività aeroportuali nel rispetto delle normative vigenti

Il presente RdS è stato predisposto e redatto per l'aeroporto privato di Alzate Brianza (CO) LILB ai sensi dell'art. 699 del codice della Navigazione ed in coerenza con la circolare ENAC APT-19 del 26/10/2005, per le parti applicabili.

2.5 Sanzioni

L'inosservanza alle disposizioni del presente RdS è sanzionabile a norma dell'art. 1174 del Codice della Navigazione



3 - CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO

3.1 Caratteristiche dell'Aeroporto

L'aeroporto di Alzate Brianza è aperto al

- Traffico turistico Comunitario
- Indicatore di località ICAO: LILB
- Coordinate (ARP): 45° 46' 12" N 009° 09' 39" E
- Elevazione: 385 metri ASL
- Traffico consentito: VFR
- Aeromobili di base: AUTORIZZATI
- Aeromobili non di base: PREVIA AUTORIZZAZIONE
- Distanza dalla città: Como – 8 km

3.2 Caratteristiche fisiche e tecnica della pista

- RWY 21 dimensioni tra i pettini 540 x 15 – asfalto
- RWY 03 dimensioni tra i pettini 540 x 15 – asfalto

3.3 Aeromobili di base sull'aeroporto

Si considerano basati sull'aeroporto i seguenti aeromobili

- Flotta AVL
- Mezzi dei soci AVL
- Flotta PpS
- Mezzi dei soci PpS



- Mezzi di piloti di altri aeroclub che partecipano a stage, competizioni organizzati da AVL o PpS

PpS è tenuta a tenere aggiornata AVL sugli aeromobili basati in Alzate e a loro riferibili: flotta, aeromobili dei loro soci, mezzi stagisti e concorrenti a competizioni.

Gli aeromobili non basati sull'aeroporto che desiderano atterrare in aeroporto dovranno contattare il gestore all'indirizzo segreteria@avl.it con almeno 24 ore di anticipo e avere l'assenso all'atterraggio.

Rimane responsabilità del pilota verificare la congruenza tra le caratteristiche dell'aeroporto e le prestazioni del mezzo.

Per tutti gli aeromobili basati sull'aeroporto (vedi sopra) vale l'obbligo di impiego del dispositivo FLARM, ovviamente aggiornato e funzionante.

Gli aeromobili a motore di qualunque tipo che non svolgano attività di traino o istruzione sono esentati dall'obbligo di FLARM, anche se vivamente consigliato.

3.4 Documenti Aeromobili e Piloti

Il Controllo dei documenti aeronautici dei piloti e del rispetto dei requisiti di recency è a totale ed esclusivo carico degli enti a cui si riferiscono i piloti, così come per la documentazione degli aeromobili impiegati. Tale regola si riferisce ai soci, piloti ospiti, stagisti e concorrenti a gare.

Ad eccezione di quanto sopra i proprietari o gli esercenti degli aeromobili basati sul Alzate devono inviare annualmente copia della assicurazione RC ad AVL all'indirizzo segreteria@avl.it

4 - OPERATIVITA' DELL'AEROPORTO

4.1 Apertura aeroporto

L'aeroporto è aperto ogni giorno dell'anno ad eccezione dei seguenti giorni:

- 25 dicembre
- 31 dicembre

In caso di NOTAM di chiusura dell'aeroporto la notizia verrà comunicata agli enti operativi tramite PEC.

4.2 Servizio anti incendio e Presidio sanitario di primo intervento

Inizio

- Da ottobre a marzo ore 10,00
- Da aprile a settembre ore 9,30

Fine

- Da ottobre a marzo ore efemeridi
- Da aprile a settembre ore 18,30

Attività di volo al di fuori degli orari indicati dovranno essere concordate con il gestore. In casi eccezionali o di avverse condizioni meteo il gestore potrà decidere di sospendere il servizio anti incendio. La sospensione del servizio anti incendio sarà comunicata, indicandone la durata, con PEC agli enti interessati.

PpS e GF-Aeronautica sono tenute ad avvisare tramite mail il gestore della propria volontà di operare con almeno 24 ore di anticipo indicando il previsto orario di inizio.

4.3 Funzione ATS

Non è previsto il servizio ATS con personale abilitato alla fonìa per l'assistenza in volo e al suolo. E' assegnata al gestore AVL il canale 123,505 che non deve essere utilizzata per scopi ATS.

4.4 Disponibilità carburante

E' presente il servizio di rifornimento carburante riservato a AVL e Pilota per Sempre.

4.5 Operazioni sfalcio erba

Durante le operazioni di sfalcio che comportino l'utilizzo di uomini e mezzi nelle fasce laterali di sicurezza verranno utilizzate macchine operatrici dotate di segnale luminoso lampeggiante ed operatore munito di radio sintonizzata sul canale 123,505. In caso di decolli ed atteggi la macchina operatrice si posizionerà all'esterno delle fasce di sicurezza. Non è prevista l'emissione di NOTAM per le operazioni di sfalcio.

4.6 Soccorso

Non è previsto il servizio di Pronto Soccorso Aeroportuale

4.7 Autorità di polizia e dogana

Non sono presenti sull'aeroporto.

Le competenze per la zona aeroportuale sono:

Polizia di Stato

Questura di Como
Viale Franklin Delano Roosevelt 7
Telefono 031 3171

Dogana

Agenzia delle Dogane di Como
Via Regina Teodolinda 2
Telefono 031 4495 111

Carabinieri

Comando di Cantù
Via Alessandro Manzoni 20
Telefono 031 7182 900



5 - OPERAZIONI A TERRA

5.1 Utilizzo infrastrutture non aeronautiche

L'accesso alle seguenti strutture è permesso al personale, soci e loro ospiti degli enti operativi ed eventuali Stagisti o Concorrenti a gare, organizzate da AVL o PpS

- Parcheggio interno
- Servizi igienici
- Area clubhouse

L'accoglienza del bar è riservata ai soci AVL e ai loro ospiti.

5.2 Accesso auto in area aeroportuale

L'accesso delle auto nel parcheggio all'interno del sedime aeroportuale è consentito solo ai soci e al personale degli enti operativi ed eventuali stagisti o concorrenti a gare, organizzate da AVL o PpS.

L'uso delle auto all'interno della area aeroportuale è consentito nei seguenti casi

- Trasporto di dotazioni degli aeromobili
- Traino carrelli alianti
- Movimentazione alianti prima del decollo e dopo l'atterraggio

L'uso delle auto all'interno della area aeroportuale è consentito nelle vie definite dalla planimetria Aree Sedime Aeroportuale, in modo prudente. E' caldamente consigliata l'estensione dell'assicurazione RC Auto alle aree aeroportuali.

Si ricorda che l'Assicurazione RC Auto normalmente non copre le aeree aeroportuali, l'estensione va espressamente richiesta alla propria compagnia ed è normalmente gratuita.

5.2 Parcheggio esterno di alianti e carrelli alianti

Il parcheggio degli alianti e dei carrelli di traino potrà avvenire esclusivamente nelle aree indicate dalla planimetria Aree Sedime Aeroportuale. Gli alianti trainati a terra da un'auto o spinti a mano per raggiungere l'area dei decolli dovranno seguire le vie indicate in planimetria.

5.3 Limitazioni della circolazione di terra di aeromobili e veicoli

1. Stazionamenti a terra sono espressamente vietati nella zona che decorre dall'asse pista per i 45 metri, planimetria Aree Sedime Aeroportuale, sia lato Ovest che Est, esclusi soglia pista Nord e Sud. La fascia di 45 metri di larghezza lato EST è destinata per i 35 metri interni alla decelerazione della corsa di atterraggio, se l'aliante si ferma in tale fascia dovrà essere prontamente spostata all'esterno.
2. Ogni occupazione e transito e impegno di suddetta fascia dovrà prevedere obbligatoriamente il rispetto delle regole di sicurezza relative al sedime aeroportuale, avvenire nel minor tempo possibile ed esclusivamente per l'allontanamento degli alianti atterrati. In caso di abbondanti piogge o neve che rendano il prato impraticabile si potrà percorrere la pista in asfalto, previa approvazione del Direttore di Linea o suo Vice, senza che questo servizio possa ritenersi responsabile in caso di mancata osservanza di quanto qui riportato.
3. Gli aeromobili a motore dovranno effettuare il riscaldamento esclusivamente nella area indicata nella planimetria Aree Sedime Aeroportuale (oltre la metà pista verso Sud per 100 metri in prossimità del bosco lato Ovest)

5.4 Allineamento alianti

In giornate con assenza di vento o prevalenza di vento da Sud i decolli sono per RWY 21. Gli alianti utilizzeranno per le fasi di preparazione al volo una zona di schieramento e preparazione che si trova sul raccordo vecchio hangar - testata Nord e sull'adiacente prato, lato Ovest, per una fascia di circa 40 m dal raccordo, planimetria Aree Sedime Aeroportuale. Gli alianti schierati sul raccordo Est – Ovest dovranno lasciare libera la striscia delimitata da due righe tratteggiate gialle per il passaggio dei mezzi di soccorso.



Con vento prevalente da Nord e decolli per RWY 03 tale procedura viene sostituita da una simile che consente ad un **max di 6** aianti, planimetria Aree Sedime Aeroportuale, di sostare in testata Sud, Gli altri aianti potranno stazionare in attesa in zona Hangarino Sud-Est (denominato Beretta) ad almeno 50 m dall'asse pista, planimetria Aree Sedime Aeroportuale. In queste specifiche giornate, la movimentazione di questi aianti dovrà essere adeguatamente controllata e riferita al Direttore di Linea o suo Vice oltre che segnalata via radio ai mezzi in volo e al personale impegnato a terra.

Chiunque voglia attraversare la pista anche senza aliante al seguito deve essere munito di radio portatile, ed essere in contatto con il Direttore di Linea o il suo Vice ricevendo, prima di effettuare qualsiasi movimentazione una chiara approvazione via radio.

5.5 Accensione aerei a motore

Gli aeromobili a motore dovranno effettuare l'accensione e lo spegnimento in zona di sicurezza e a distanza da qualsiasi ostacolo, con persona munita di estintore se prima accensione della giornata. Va rispettata una fascia di sicurezza di metri 20 da Hangar e altri edifici, escluso zona rifornimento.

Qualsiasi accensione con flusso dell'aria e della polvere verso gli hangar aperti è **VIETATA**.

5.6 Operazioni di rifornimento

Sono autorizzati alle operazioni di rifornimento i piloti degli aeromobili a motore, siano essi TMG, SLG, AG, VDS. Il pilota coinvolto dovrà nella operazione di rifornimento attenersi alle indicazioni esposte nella casetta carburante.

Ogni aeromobile (o tanica) che faccia carburante prima del rifornimento andrà collegato, in un punto adeguato, al cavo arrotolabile di messa a terra presente in casetta carburante.

Al termine del rifornimento il pilota dovrà compilare in modo chiaro e leggibile il registro dei prelievi presente in casetta carburante.

La cisterna del carburante, di proprietà della Cooperativa, potrà ospitare carburante acquistato sia da AVL sia da PpS che dovrà fornire ad AVL copia della fattura di acquisto e bolla di consegna.

PpS avviserà AVL della prevista consegna del carburante e delega il signor Riccardo Briigliadori (340 840 5324) ad essere presente allo scarico del carburante.

Prima e dopo lo scarico del carburante, utilizzando l'asta graduata presente in casetta, andrà misurata la giacenza di carburante nella cisterna e riportati i valori sul registro prelievi.

AVL consegna copia delle chiavi della casetta carburante e del tombino di accesso alla cisterna a PpS.

6 - OPERAZIONI – CIRCUITAZIONE VOLO

6.1 Operazioni Volo

Valgono le regole del volo VFR e quelle specifiche per il volo a vela e, i traffici di alianti hanno la precedenza su quelli a motore, inclusi i convogli di traino (aereo a motore + aliante).

In particolare si richiamano la norma EASA SERA.3225

SERA.3225 Operazioni su un aeroporto e nelle sue vicinanze

Un aeromobile che opera su un aeroporto o nelle sue vicinanze deve:

- a) osservare l'altro traffico di aeroporto al fine di evitare collisioni;*
- b) conformarsi con, o evitare il circuito di traffico costituito dagli altri aeromobili in volo;*
- c) tranne nel caso di palloni, effettuare tutte le virate a sinistra, in fase di avvicinamento per l'atterraggio e dopo il decollo, a meno che non sia altrimenti istruito dall'ATC;*
- d) tranne nel caso di palloni, atterrare e decollare controvento a meno che la sicurezza, la configurazione di pista o considerazioni relative al traffico aereo determinino che sia preferibile una diversa direzione.*

6.2 Volo all'interno dell'area di circuito

Si identifica **Zona di Circuito** quella porzione di spazio aereo avente raggio di 2 km e centro l'ARO fino a quota 500 metri QFE, planimetria Zona di Circuito.

Ogni aeromobile, prima dell'ingresso in tale area, è tenuto a riportare posizione e quota, ricevendo così eventuali informazioni di traffico al fine di non interferire con le operazioni in atto (traini, decolli, atterraggi, occupazione zona acro, situazioni di emergenza, etc).

Ogni traffico all'interno di tale area, non finalizzato ad operazioni di decollo o atterraggio, dovrà essere comunicato e periodicamente riportato alla Linea sul canale 123.505.

Si identificano **Zone di traffico riservato e protetto**

- Rettangolo indicato con zona A sulla planimetria Zone Riservate Circuiti (1 km a Nord della testata Nord, 1,7 km a Sud della testata Sud con larghezza di 200 m a Est e Ovest dell'asse pista) 500 metri QFE. In questa zona è vietato termicare.
- Rettangolo indicato con zona B sulla planimetria Zone Riservate Circuiti (1,5 km Est-Ovest e 1,2 km Nord-Sud) 350 metri QFE.
- Rettangolo indicato con zona C sulla planimetria Zone Riservate Circuiti (0,5 km Est-Ovest e 2,3 km Nord-Sud) - circuito di atterraggio (sottovento, base e finale) in uso 300 metri QFE. In questa zona è vietato termicare.

Tali zone sono di norma riservate ai circuiti di decollo e atterraggio ed ogni eventuale occupazione per scopi diversi deve essere per quanto possibile evitata. In caso di particolari necessità, previo accordo, informazione e comunicazione delle motivazioni con il responsabile di Linea, potranno essere temporaneamente occupate, limitatamente al tempo strettamente necessario.

Il circuito standard di atterraggio prevede:

- Ingresso in prenotazione a 250 - 300 metri QFE verticale Cassinazza (solo alianti)
- Ingresso in sottovento tra i 200 e 250 metri QFE
- Virata base a 100 – 150 metri QFE

Scostamenti da tale parametri dovranno essere concordati con la Direzione di Linea.

Gli Istruttori AVL e di Pilota Per Sempre, il DOV AVL possono richiedere alla Linea l'allontanamento di ogni traffico per particolari situazioni (Es: allievo solista, densità di traffico, Condizioni Meteo particolari ecc.).

Si identificano le seguenti regole base di precedenza:

- gli alianti che lasciano la prenotazione hanno diritto di precedenza e qualsiasi decollo è vietato.
- I trainer / aerei a motore che si trovano in sottovento al traverso della testata Nord, hanno precedenza su qualsiasi decollo, a meno che non vi sia specifico accordo tra i piloti ed entrambi abbiano copiato correttamente le reciproche intenzioni.
- Gli alianti a decollo autonomo e aeromobili VDS in decollo per RWY21 potranno, non appena in volo, effettuare una leggera accostata a destra per agevolare il rientro in caso di piantata motore. In seguito dovranno attenersi all'usuale percorso seguito dai traini.

6.3 Quota minima sgancio

Lo sgancio dell'aliante deve avvenire di norma ad una quota minima di m 500 QFE. Sotto tale quota l'eventuale sgancio può avvenire solo in casi di emergenza o in specifiche situazioni.

Per specifiche situazioni si intendono:

- Esigenze didattiche della scuola AVL o PpS
- Incontro di favorevoli situazioni meteo



Il pilota che sgancia al di sotto dei 500 metri dovrà prontamente informare la Linea indicando posizione e quota e in caso di occupazione delle sopra aree riservate A, B e C liberare il prima possibile tali zone di traffico protette.

Rimane comunque vietato sganciare al di sotto dei 350 metri QFE se non nei casi di effettiva e/o simulata emergenza.

6.4 Area Acro

L'Area Acro è definita sulle carte di navigazione: 1,5 km X 1,5 KM fino ad una quota 5.000 ft AMSL, planimetria Zona Acro. Questo porta ad avere una situazione di interessamento del circuito di atterraggio sinistro RWY03. Prima di interessare l'ATZ tutti i piloti devono accertarsi dell'attivazione o meno dell'Area Acrobatica e, in caso affermativo, se vi sia attività in corso.

In caso di attività in corso è obbligo a tutti di rimanere esterni all'Area stessa.

In caso sia necessario occupare la zona per esigenze di atterraggio o qualsiasi altro motivo si dovrà informare il Direttore di Linea delle proprie intenzioni ed il volo Acro verrà temporaneamente interrotto.

6.5 Regolamento traino

I Piloti trainatori non AVL e che operano per Pilota Per Sempre riceveranno copia del regolamento di traino di AVL, allegato al presente RdS, a cui dovranno attenersi. La distribuzione di tale regolamento è a carico di PPS.

Nel caso un pilota trainatore di PpS non abbia mai trainato ad Alzate è prevista l'effettuazione di voli di orientamento con Andrea Strata, Loris Princisgh o Marco Biagi a salvaguardia delle procedure finalizzate a minimizzare l'impatto acustico. Tali voli sono a carico dei piloti interessati.

Agli aerei di traino con arrotolatore è richiesto che l'inserimento nel circuito di atterraggio sia comunicato prima dell'ingresso in sottovento.



6.6 Uso Radio TBT

Alzate ha in uso una radio, dichiarata al Ministero delle Poste e Telecomunicazioni, operativa sul canale 123.505. AVL gestisce il servizio di linea relativo alle comunicazioni TBT.

L'utilizzo del canale 123,505 è obbligatorio e deve essere mantenuto, nei riguardi dell'area ATZ (raggio 3 km da centro ARO) dell'aeroporto:

- dall'ingresso e fino all'uscita dell'ATZ o fino ad atterraggio avvenuto;
- dal decollo fino all'uscita dall'ATZ;
- per gli alianti al traino, anche fuori dall'ATZ, fino allo sgancio;
- per gli aeromobili adibiti al traino anche fuori dall'ATZ, dal decollo all'atterraggio.

Il canale 123,505 è riservato alle comunicazioni riguardanti il traffico aeroportuale. Sono vietate comunicazioni diverse, continuative ed intense, che vanno eseguite su canali differenti.

Qualunque comunicazione di sicurezza o messaggio TBT va effettuata dalla radio del Direttore di Linea o da altra radio comunque in stretta prossimità della prima e in accordo con il Direttore di Linea.

Per esigenze differenti come ad esempio Istruzione/primi voli Solista l'uso della 123.505 è permessa, previo accordo con il Direttore di Linea, anche in postazioni diverse comunque visibili dal Direttore di Linea.

Tutte le altre situazioni comportano l'utilizzo di altre frequenze.

Se vi fosse necessità da parte di un istruttore, tutor, socio di PpS di comunicare con un proprio socio/allievo in volo egli potrà farlo utilizzando la radio AVL di Linea, previo coordinamento con il Direttore di Linea o il DOV o istruttore presente a terra.

E' **VIETATO** parlare per radio sul canale 123,505 da posizioni differenti dalla posizione del Direttore di Linea, poiché si potrebbe procurare allarme/confusione nelle comunicazioni e si potrebbe non avere una visuale completa di quanto sta avvenendo nei circuiti di traffico, in pista o in prossimità della stessa.

L'operatore di Linea deve avere piena visuale del circuito di traffico e dell'area di manovra e deve essere concentrato esclusivamente sulle operazioni di volo e di movimento al suolo, senza che altri lo interrompano o distraggano. Sarà cura del gestore predisporre idonea postazione segregata ovvero appositamente dedicata per lo scopo.

Resta inteso che il Direttore di Linea, come il suo Vice, in considerazione anche della posizione di lavoro non potranno essere ritenuti responsabili di situazioni che accadano all'interno del sedime.

7 - SECURITY E SAFETY

- a. Per **security** s'intende il complesso di misure e risorse volte a prevenire e/o a fronteggiare atti d'interferenza illecita nei confronti del sistema di Aviazione Civile, nel trasporto aereo e nel sedime aeroportuale;
- b. Per **safety** s'intende il complesso di misure e risorse di natura tecnica volte a garantire il mantenimento di condizioni oggettive di sicurezza delle infrastrutture, degli impianti e degli aeromobili.

SECURITY

7.1 Procedure di accesso delle persone nelle aree riservate alle operazioni di volo

L'accesso alla struttura aeroportuale ed alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a chiunque non sia espressamente autorizzato da AVL in quanto gestore aeroportuale o da Cooperativa in quanto Proprietà.

I visitatori o gli operatori esterni dovranno sempre essere accompagnati da personale autorizzato.

7.2 Misure di Sicurezza

Tutti i soggetti che svolgono attività di aviazione generale o che utilizzano le aree di parcheggio all'aperto ovvero le strutture di ricovero chiuse (hangars), devono assicurare che gli aeromobili, quando non utilizzati, siano chiusi a chiave; eventuali copie delle stesse, qualora presenti all'interno della struttura aeroportuale per motivi operativi, dovranno essere custodite in un luogo sicuro, accessibile soltanto alle persone autorizzate dal proprietario o esercente dell'aeromobile.

Gli aspetti strumentali e procedurali relativi alla security aeroportuale sono contenuti nel Programma Sicurezza Aeroporti Minori allegato.

SAFETY

7.3 Operazioni in area di manovra e di movimento (aa/mm, mezzi e persone)

L'accesso nell'area di manovra è strettamente consentita ai Piloti ed Operatori che svolgono operazioni attinenti le infrastrutture di volo, previo accurato accertamento di assenza di traffici aeromobili sia al suolo che in avvicinamento.

In area di movimento è fatto divieto di avvicinarsi ad aeromobili con eliche o rotori in moto. Le prove motori vengono effettuate in prossimità in ottemperanza al regolamento trainatori allegato.

7.4 NOTAM

Ogni variazione di qualsiasi natura a modifica di quanto pubblicato su A.I.P., "installazione, condizione e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo", deve essere tempestivamente comunicato alla D.A. ENAC Nord Ovest di Malpensa, per l'emissione di NOTAM (notice to air man), essenziale per il personale interessato alle operazioni di volo;

La contaminazione delle infrastrutture aeroportuali dovute a presenza di neve, ghiaccio, neve fondente, fango o acqua stagnante derivata da neve deve essere tempestivamente notificata alla D.A. ENAC Nord Ovest di Malpensa per l'emissione di NOTAM.

Le operazioni di manutenzione delle infrastrutture di volo devono essere pubblicate mediante NOTAM.

7.5 Procedura per l'emissione dei Notam

Durante la settimana lavorativa AVL è tenuta ad inviare alla D.A. ENAC Nord Ovest di Malpensa la richiesta scritta di emissione NOTAM qualora necessario.

Fuori dagli orari di servizio della D.A. ENAC Nord Ovest di Malpensa potrà essere richiesta esclusivamente l'emissione di NOTAM per situazioni o eventi di natura straordinaria e/o che possono avere rilevanza per la sicurezza delle operazioni di volo.

Oltre alla comunicazione scritta, in detti casi, dovrà pervenire anche richiesta telefonica al Funzionario reperibile (Renato Romano 320 619 7925), al fine di consentirgli di approvarne il contenuto ed autorizzarne l'emissione all'Enav.

7.6 Sicurezza del Lavoro

Tutti i soggetti che operano sullo scalo ovvero che si identificano con attività lavorative ben specifiche ad esclusione dei Soci anche impegnati nel servizio di Linea, devono assicurare l'osservanza da parte dei propri dipendenti delle disposizioni legislative in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro (D. Lgs 81/2008) anche nell'eventualità di affidamento di lavori ad imprese appaltatrici e/o a lavoratori autonomi.

Tutti gli operatori con preciso riferimento ai lavoratori subordinati che svolgono operazioni per conto del gestore o di altri soggetti che operano all'interno di AVL, ad esclusione dei soci anche impegnati nel servizio di linea, devono assicurare l'osservanza del D.M. 10/3/98 in materia di prevenzione incendi e gestione emergenze, con particolare riguardo a:

- Azioni da mettere in atto in caso di emergenza;
- Procedure di evacuazione;
- Richiesta intervento dei VV.F, Polizia, Servizi Sanitari;
- Misure per l'assistenza di persone diversamente abili.

7.7 Tutela ambiente

I rifiuti dovranno essere smaltiti secondo la normativa vigente. E' vietato abbandonare materiale di risulta sul campo.

7.8 Gestione Emergenze

Per allarme si intende una Situazione nel quale un aeromobile ha o si sospetta che abbia problemi la cui entità, di norma, non comporta serie difficoltà nell'effettuazione di un atterraggio in sicurezza.

Per emergenza si intende una situazione nella quale si ha la certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile in avvicinamento presso l'aeroporto ed i suoi occupanti ed un incidente è ritenuto imminente.

Per incidente si intende: (*rif. Decreto Legislativo 66/99*): un evento associato con l'impiego di un aeromobile che si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo:

- a. Una persona riporti lesioni gravi o mortali, per il fatto di essere dentro l'aeromobile, o venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile
- b. L'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile, e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per i guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, alla cappottatura o agli accessori, oppure per i danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alla carenatura, a piccole ammaccature o fori nel rivestimento dell'aeromobile
- c. l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile

Per inconveniente grave si intende: (*rif. Decreto Legislativo 66/99*): un inconveniente le cui circostanze indichino che è stato sfiorato l'incidente
L'elenco indicativo dei casi riconducibili ad "inconveniente grave" è riportato su decreto legislativo citato.

Per evento si intende: (*rif. Decreto Legislativo 213/06*): qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave. L'elenco degli eventi che si ha obbligo di segnalare comprende (elenco indicativo ma non esaustivo):

- La notevole fuoriuscita di carburante durante le operazioni di rifornimento
- Il caricamento di una quantità di carburante inadeguata che potrebbe compromettere l'autonomia, le prestazioni, l'equilibrio e la resistenza strutturale dell'aeromobile
- Il danneggiamento significativo delle strutture, dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile dovute al trasporto dei bagagli o del carico
- Avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo
- La non conformità o significativa divergenza di conformità rispetto alle procedure di assistenza a terra stabilite

- Il caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo inadeguato, ad esempio ossigeno o acqua potabile

Procedura

In caso di allarmi e di emergenze dichiarate, AVL o gli altri enti operativi ovvero qualsiasi socio preavvertono i servizi di Soccorso esterni (Vigili del Fuoco, AREU 118, FF.OO. attraverso il NUE 112).

Qualora invece dagli stati di allarme o emergenza ne consegue un incidente o un inconveniente grave si applicano le procedure di seguito indicate,

In caso di incidenti o inconvenienti gravi all'interno del perimetro aeroportuale o comunque nell'area di giurisdizione aeroportuale, che non comportano conseguenze fisiche alle persone, AVL o gli altri enti operativi:

- Informano tempestivamente i Servizi di Soccorso (Vigili del Fuoco, AREU 118, FF.OO. attraverso il NUE 112), attivano i servizi aeroportuali di Pronto Intervento;
- Danno tempestiva comunicazione alla Direzione Aeroportuale che attiva le procedure previste dagli art. 828 e 829 Codice della Navigazione.

In caso di incidente con conseguenze fisiche di persone, AVL o gli altri enti operativi:

- Informano immediatamente i soggetti indicati nel punto precedente (Vigili del Fuoco, AREU 118 e FF.OO. attraverso il NUE 112) del territorio che operano secondo proprie procedure e protocolli
- Qualora dagli stati di Allarme e/o di Emergenza non sia scaturita nessuna conseguenza, si dichiara la fine del relativo stato e si procede con il ripristino dell'operatività aeroportuale sentito il gestore.



Allegati:

- Regolamento operativo traino alianti AVL 1
- Aree Sedime Aeroportuale
- Planimetria Zona di Circuito
- Planimetria Zone Riservate Circuiti
- Planimetria Zona Acro
- Planimetria Riepilogo
- Programma di Sicurezza Aeroporti Minori



AEROCLUB
VOLOVELISTICO LARIANO
Ente Federato all'AeroClub d'Italia



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

PREMESSA

Anche se sembra ovvio, l'unico compito del pilota trainatore è quello di trainare gli alianti in modo quanto più possibile sicuro ed efficiente.

Il motivo per cui lo si ribadisce qui è che a volte i piloti trainatori dimenticano questo semplice principio e sembrano pensare che l'aliante sia secondario rispetto alla condotta dell'a/m trainatore.

Così succede che gli alianti vengano trainati fuori dai coni di sicurezza, sottovento, o contro sole troppo a lungo, o troppo vicino ai costoni, succede che il pilotaggio sia brusco, che le virate siano troppo accentuate, che allo sgancio dell'aliante si assista a manovre semi acrobatiche con discese vertiginose, che lo sgancio del cavo si trasformi in una puntata, ecc.

C'è talvolta bisogno di rammentare ai piloti trainatori che la loro ragion d'essere è soltanto quella di trainare i piloti degli alianti e che se non seguono le norme vigenti e le procedure interne del club, potrebbero essere esonerati.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

SOMMARIO

0. ABBREVIAZIONI
1. DICHIARAZIONE
2. FOGLIO AGGIORNAMENTI
3. TIPI DI TRAINO
4. AEROMOBILI TRAINATORI
5. PILOTI TRAINATORI
6. CONDIZIONI MINIME PER LE OPERAZIONI
7. PROCEDURE NORMALI DI TRAINO
8. PROCEDURE DI EMERGENZA
9. INCENDIO MOTORE IN VOLO
10. LIMITAZIONI
11. ADDESTRAMENTO
12. AVARIE / ANOMALIE
13. NORME COMPORTAMENTALI
14. PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI
15. MAPPE
16. INTEGRAZIONE 01
17. ESTRATTI BOLLETTINI
18. PRECAUZIONI OPERATIVE STINSON L-5
19. HUMAN FACTOR FOR TOW PILOTS

0. ABBREVIAZIONI

a/m	aeromobile
AVL	Aeroclub Volovelistico Lariano
CPT	Capo Pilota Trainatore
DL	Direttore di Linea
DOV	Direttore Operazioni Volo
DS	Direttore della Scuola
OR	Organizzazione Registrata
QTB	Quaderno Tecnico di Bordo
Sp	Speciale
Sc	Scuola
SEP	Single Engine Piston
TBT	Terra Bordo Terra



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

1. DICHIARAZIONE

Si dichiara che il presente Regolamento Operativo del Traino Alianti è conforme alla normativa per l'esercizio degli aeromobili per il traino alianti.

L'AVL si impegna a far rispettare le procedure previste del presente Regolamento.

Il Capo Pilota Trainatore
Il Direttore Operazioni Volo
Il Direttore della Scuola
Il Presidente

2. FOGLIO AGGIORNAMENTI

versione 1.3 10 GENNAIO 2016

3. TIPI DI TRAINO

Sono ammessi i traini di alianti in esercizio all'AVL o di proprietà di privati purché muniti di:

- Certificato di Navigabilità italiano o straniero in corso di validità
- Certificato di Immatricolazione italiano o straniero
- Apparato radio per le comunicazioni TBT

I piloti a bordo degli alianti devono essere in possesso di Licenza e visita medica in corso di validità con abilitazioni ed attività recente richieste dalla normativa.

Per i voli di alianti finalizzati al rinnovo, rilascio del Certificato di Navigabilità, nonché per voli officina, è richiesta la dichiarazione di aeronavigabilità secondo norme ENAC.

VOLI SCUOLA

Particolari manovre di addestramento, simulazioni di situazioni di emergenza e voli di allievi solisti vanno concordati prima del volo con il trainatore.

4. AEROMOBILI TRAINATORI

L'AVL impiega per l'attività di traino aereo i seguenti velivoli appositamente certificati:

- tipo STINSON L5 marche I-AEEI
- tipo STINSON L5 marche I-AEFE
- tipo ROBIN DR400 marche I-ITAF

Tutti gli aeromobili suddetti possono essere impiegati per i traini scuola in quanto certificati tipo di impiego Sp Sc ed iscritti nell' OR AVL.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

5. PILOTI TRAINATORI

In relazione alle operazioni di traino da effettuare i requisiti dei piloti devono essere conformi a quanto di seguito specificato:

TRAINI DI VOLI QUALIFICATI TURISMO

- Pilota munito di Licenza PPL o superiore in corso di validità con abilitazione per classe Vm/a SEP.
- Visita medica di prima o seconda classe in corso di validità.
- Abilitazione al traino alianti.
- Attività recente di tre decolli e tre atterraggi con velivoli Vm/a SEP precedenti l'esercizio dell'attività stessa sul tipo di a/m impiegato.
- Attività recente di due ore di traino alianti nei sei mesi precedenti l'esercizio dell'attività di volo.
- Non sono ammessi voli introduttivi (vedi circolare ENAC 032/DG del 07/11/2014)

TRAINI DI VOLI QUALIFICATI SCUOLA

- Requisiti del punto precedente
- Iscrizione nell'O.R. AVL del pilota

NB la qualifica di volo scuola deve essere comunicata al pilota trainatore dal pilota Istruttore di volo a vela o per suo conto dall'Allievo durante la notifica di volo.

6. CONDIZIONI PER LE OPERAZIONI

Prima di andare in volo è necessario verificare che l'aeromobile sia dotato di tutti gli equipaggiamenti previsti per il tipo di attività da svolgere, ivi compresa la dotazione di manuali, cartine e documentazione indispensabile per l'effettuazione operativa del volo.

E' vietato andare in volo se anche uno degli strumenti che compongono la lista degli equipaggiamenti minimi MEL non è funzionante salvo che l'a/m non disponga di un'autorizzazione. La lista degli equipaggiamenti minimi MEL è quella prevista dal regolamento Tecnico dell'ENAC per gli aeromobili impiegati in attività da turismo e aeroscolastica di massa massima al decollo inferiore o uguale a 5700 kg e dalla normativa EASA che prevede la presenza di:

- Impianto indicatore della velocità all'aria
- Altimetro di precisione
- Amperometro
- Bussola magnetica
- Orologio con contasecondi e pulsante di arresto
- Indicatore temperatura aria esterna
- Dispositivo protezione equipaggiamento elettrico adeguati ai carichi ed agli impianti
- Luci anticollisione
- Cintura di sicurezza per ogni persona imbarcata
- Bretelle per equipaggio di volo
- Cassetta pronto soccorso
- Estintore a mano
- Trasponder
- ELT o PLB



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

I traini sono consentiti nel rispetto delle seguenti condizioni :

CONDIZIONI METEO

- Visibilità orizzontale minima uguale o superiore 1500 m
- Base nubi minima uguale o superiore 500 m QFE
- Vento frontale max 25 Kts (46 km/h)
- Vento laterale max 8 Kts (15 km/h)
- Vento coda max 2,5 Kts (5 km/h)
- Fuori dalle nubi / contatto visivo suolo
- E' vietato il volo in presenza di ghiaccio

CONDIZIONI GENERALI

- Operazioni su aeroporti dove sia assicurato il servizio antincendio. - Operazioni su aeroporti con servizio informativo volo AFIS o Biga (comunicazioni bilaterali TBT) .
- Operazioni su piste completamente libere senza alcuna limitazione di distanza disponibile per il decollo / atterraggio.
- Operazioni in aree di parcheggio, di manovra e di decollo libere da persone non autorizzate ed ostacoli.
- Operazioni di traino proibite in aree con elevato traffico aereo con rischi di collisioni in volo.
E' proibito il volo sull'acqua.

È dovere del pilota trainatore in accordo con il CPT o suo delegato sospendere l'attività di traino ogni qualvolta la sicurezza delle operazioni venga a mancare.
È facoltà del pilota trainatore, in funzione della propria esperienza ed allenamento, limitare ulteriormente le condizioni minime (che sono intese come valori limite per un pilota ben addestrato ed allenato) sospendendo la propria attività.

7. PROCEDURE NORMALI DI TRAINO

7.1 RILASCIO IN SERVIZIO

Ogni aeromobile viene rilasciato in servizio dopo un'ispezione giornaliera effettuata da personale certificato ENAC.

L'esito positivo dell'ispezione, annotata sul QTB, consente l'utilizzo dell'aeromobile. È compito del pilota trainatore verificare l'attestazione dell'ispezione giornaliera prima di cominciare le operazioni. Il pilota trainatore deve apporre la propria firma e compilare il QTB nella parte a lui riservata prima di cominciare le operazioni.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

7.2 CONTROLLI PREVOLO

Il pilota trainatore prima di ogni volo deve effettuare i controlli prevolo in accordo con il manuale di volo dell'a/m.

Sono obbligatori i seguenti controlli aggiuntivi:

- Controllo visivo e funzionale del gancio di traino dell'a/m.
- Prova funzionale dello sgancio cavo di emergenza.
- Controllo visivo del cavo di traino con regolari piastrine di sicurezza.

7.3 MESSA IN MOTO

Per evitare consumi e rumore inutili la messa in moto verrà richiesta dal DL con un segnale visivo rivolto verso l'a/m.

È obbligatoria la presenza del mezzo antincendio nelle vicinanze del parcheggio a/m.

Il pilota dovrà controllare l'assenza di persone non autorizzate o cose nell'area di parcheggio e di movimento prima della messa in moto.

La luce anticollisione deve essere accesa prima della messa in moto e mantenuta accesa fino allo spegnimento del motore.

7.4 OPERAZIONE DI AGGANCIAMENTO

Per le operazioni di aggancio, l'a/m deve posizionarsi vicino al bordo destro della pista con un'angolazione di 45° rispetto all'asse pista (fig. 1 pos. B). Questa posizione consente di osservare sia l'aliante e sia parte del circuito di traffico sinistro.

Il pilota trainatore deve osservare che sia applicata la procedura corretta qui descritta:

- Utilizzo appropriato cavo di traino steso nella pos. C fig.1.
- Aggancio del cavo all'aliante effettuato da un addetto della linea di volo.
- Verifica della posizione della piastrina di sicurezza posizionata nell'estremità gancio aliante.
- Verifica tenuta gancio aliante con due strappi manuali.
- Verifica del peso attuale dell'aliante in rapporto al dimensionamento piastrina (minimo 90% peso aliante e scala colori TOST) e prestazioni aeromobile.
- Aggancio cavo al trainatore effettuato da un addetto della linea di volo.
- Verifica tenuta gancio trainatore con due strappi manuali.

Qualora la procedura sopra descritta venisse svolta in modo non conforme a questo manuale è necessaria la ripetizione fino ad un risultato positivo.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

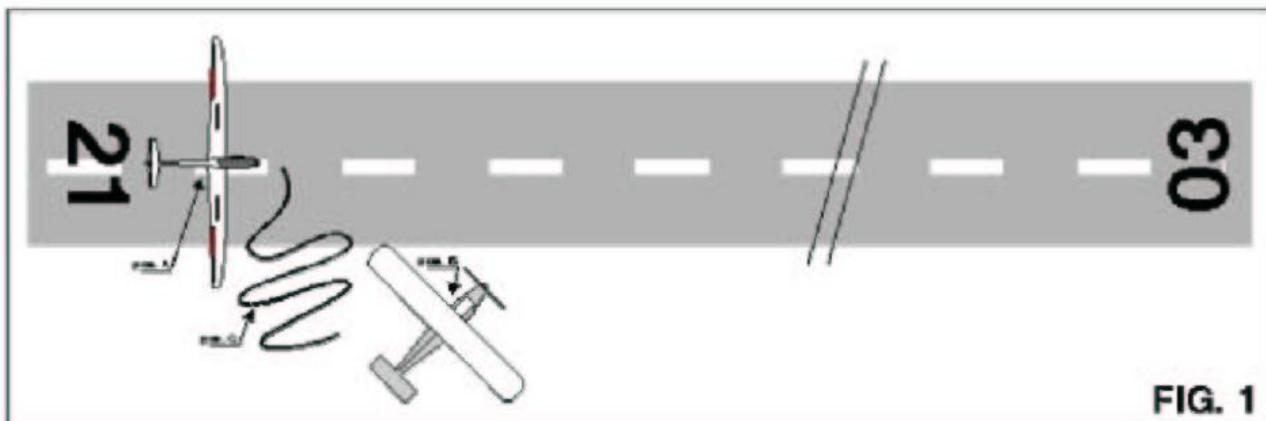


FIG. 1

È consentito l'avvicinamento all' a/m soltanto all'addetto di linea che aggancia il cavo ed esclusivamente nel lato di coda nel rispetto dell' area di pericolo (fig.2).

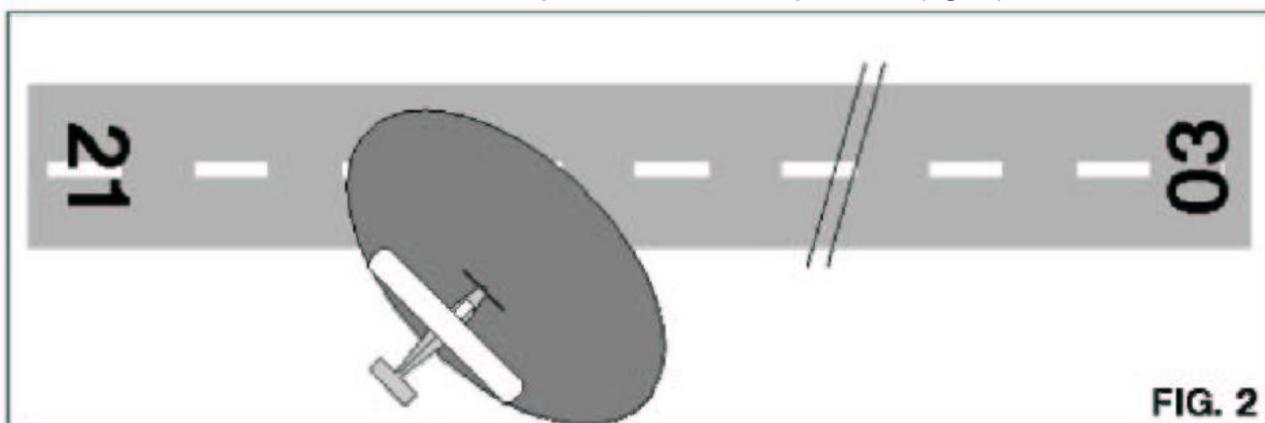


FIG. 2

In caso di violazione dell'area di pericolo il pilota trainatore deve fermare il motore immediatamente.

NB: La responsabilità delle operazioni di traino è del pilota trainatore che è il pilota responsabile dei due velivoli fino a sgancio avvenuto.

7.5 DECOLLO

Il decollo potrà avvenire una volta realizzate le seguenti condizioni:

- Cavo teso.
- Aliante pronto con ali livellate.
- Contatto radio bilaterale.
- Circuito di traffico libero.
- Controlli predecollo effettuati in accordo con il manuale di volo a/m.

È obbligatoria una chiamata radio del trainatore prima di cominciare la corsa di decollo.

NB: È responsabilità del pilota trainatore rispettare e verificare le precedenti condizioni prima della partenza. Deve essere trascurata ogni tipo di autorizzazione rilasciata da enti informativi.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

7.6 CIRCUITO E SGANCIO (vedi mappa3)

I circuiti di traino previsti per l'aeroporto di Alzate Brianza sono i seguenti:

Circuito con decollo per la 21 (vedi mappa1)

Il trainatore, a circa 200m oltre la testata Sud, inizia una virata a sinistra di circa 45° che lo porta a sorvolare la valletta detta del "Terrò".

Le successive azioni sono descritte di seguito:

- Altezza di 100 m. (300 ft): retrazione flap, se prevista dal manuale di volo dell' a/m, con prua 150°
- Velocità 120 Km/h: RPM per la salita al valore previsto dal manuale di volo dell'a/m.
- Altezza di 200m: virata larga a destra per sorvolare la pista con prua 030°
- Altezza di 400m: quota minima per il sorvolo della testata 03

Circuito con decollo 03 (vedi mappa1)

- Altezza 100 m (300 ft): retrazione flap, se prevista dal manuale di volo dell' a/m
- Velocità 120 Km/h : RPM per la salita al valore previsto dal manuale di volo dell'a/m.
- Altezza 150 m (430 ft): virata a sinistra per sorvolare il lato sud del lago di Montorfano mantenendo la distanza di sicurezza dai versanti sottovento, indi proseguire per Brunate.
- Altezza 700 m (2300 ft): quota minima per sorvolare la città di Como (lato Sud Ovest).

NB: Per i traini diretti al lago di Alserio è consentita la virata a destra sempre ad una quota di 150m evitando comunque il sorvolo della zona ad Est dell'aeroporto. Il traino in severe condizioni di rotori è proibito.

Non sono ammesse modifiche se non per motivi di sicurezza.

Il circuito di traino su altri aeroporti sarà effettuato in accordo con le procedure locali, valutando preventivamente le prestazioni e la sicurezza delle operazioni.

Raggiunta la quota prevista l'aliante si sgancia ed effettua una virata a destra, mentre il pilota trainatore, una volta verificato l'avvenuto sgancio (virata a destra dell'aliante e estremità cavo libera), comincia una virata standard a sinistra (max 30° di inclinazione) ed imposta la discesa per lo sgancio cavo.

Durante la manovra è importante verificare:

Area circostante a sinistra libera.

Riduzione del motore (indicativamente a 2000 RPM per L-5) con gradualità e comunque in accordo con il manuale di volo dell' a/m evitando il superamento del limite massimo consentito.

Monitorare le temperature teste cilindri / formazione di ghiaccio al carburatore.

Lo sgancio del cavo avverrà in prossimità della testata pista 21 (lato Ovest) con un passaggio effettuato ad un quota di 50m alla velocità di crociera con RPM in accordo con il manuale di volo dall'a/m.

Se la pista in uso è la 03 lo sgancio avverrà in prossimità della testata pista 03 (lato EST).

Lo sgancio è proibito se la zona è occupata da persone o cose.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

7.7 ATTERRAGGIO

Una volta completata la procedura di sgancio il trainatore continua l'avvicinamento percorrendo un sottovento in salita con apertura a destra (come da mappa1). E' consentita l'apertura a sinistra per sottovento destro a discrezione del pilota(vedi Bollettino n.3).

In questa fase il pilota completa i controlli di avvicinamento previsti dal manuale di volo dell'a/m. La virata base sarà effettuata in volo livellato ad una quota minima di 100m (300 ft).

Ulteriore discesa è consentita con l'a/m stabile ed allineato con l'asse pista. Per l'atterraggio in sicurezza è fondamentale rispettare le condizioni minime di cui al punto 6.

Sull'aeroporto di Alzate la pista preferenziale per l'atterraggio è la 03.

In caso di vento in coda superiore ai 5 Kts (10 km/h) la pista in uso diventa la 21 con procedura di avvicinamento con circuito destro (quota minima 200m).

NB: CARBURANTE MINIMO PER L'ATTERRAGGIO

In ogni condizione normale il pilota trainatore deve atterrare con una quantità minima di carburante come segue:

- a/m Stinson L5: 45 LT
- a/m Robin DR400 25 LT

Questa quantità è data dal carburante non utilizzabile in ogni condizione di volo sommata con la quantità necessaria per una riserva di 15' al consumo di crociera.

Non è compreso il carburante per l'aeroporto alternato che sarà aggiunto dal pilota in caso di condizioni meteo marginali.

I voli devono essere pianificati per rispettare il carburante minimo per l'atterraggio. Ogni condizione anormale che comporta l'atterraggio con una quantità inferiore al minimo deve essere giustificata al Capo Pilota Trainatore.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

8. PROCEDURE DI EMERGENZA

8.1 SGANCIO/ROTTURA CAVO IN DECOLLO

In questa eventualità il trainatore prosegue il decollo portandosi al più presto fuori dal circuito di traffico.

Il pilota deve comunicare all' AFIS o Biga la situazione di emergenza per attivare gli interventi.

Es: Alzate radio ,I-EI, emergenza rottura cavo.

In questa emergenza il pilota trainatore NON DEVE interrompere il decollo evitando così il rischio di collisione con l'aliante.

Una volta avvenuto l'atterraggio dell'aliante il trainatore collabora e dirige, se necessario, le prime operazioni di soccorso, compatibilmente con la sicurezza del proprio volo.

8.2 PIANTATA MOTORE IN DECOLLO

La piantata motore in decollo può avvenire in due diverse situazioni, prima o dopo il distacco (Velocità di Rotazione).

A seconda delle condizioni sotto riportate devono essere applicate le seguenti procedure che devono essere conosciute a memoria:

- Prima del distacco: PISTA LIBERA A SINISTRA*

FRENI APPLICATI

MANETTA MINIMO

* L'aliante libera a destra per evitare la collisione

- Dopo il distacco: ASSETTO DI MAX EFFICIENZA

SCELTA ZONA ATTERRAGGIO

SGANCIO CAVO EMERGENZA

in corto finale:

FLAP ESTESO

PORTA SBOCCATA

BENZINA-MISCELA-MAGNETI-MASTER OFF

Sull'aeroporto di Alzate B. è considerata nulla la possibilità di rientrare in pista in caso di emergenza appena dopo il distacco.

È per questo obbligatorio considerare il campo di fortuna esistente a circa 1NM (1.850 m) a SE della pista da utilizzarsi in emergenza.

Se possibile sarà effettuata una chiamata radio di emergenza come segue:

"Alzate I-EI, emergenza in decollo"



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

8.3 PIANTATA MOTORE IN TRAINO

In questo caso la procedura è simile alla piantata motore dopo il distacco, con la differenza che in caso di disponibilità di tempo il pilota deve ricercare la causa della piantata motore per risolverla se possibile. La procedura sotto descritta deve essere conosciuta a memoria:

- ASSETTO DI MAX EFFICIENZA
- SCELTA ZONA ATTERRAGGIO
- SGANCIO CAVO EMERGENZA
- durante l'avvicinamento:
SELETTORE CARB. INVERTIRE/APRIRE
MISCELA RICCA
POMPA CARB. ON
ARIA CARB. INVERTIRE
MAGNETI ENTRAMBI · in corto finale:
FLAP ESTESO
PORTA SBOCCATA
BENZINA-MISCELA-MAGNETI OFF
MASTER OFF

8.4 SGANCIO DI EMERGENZA

E previsto lo sgancio di emergenza da parte del pilota trainatore soltanto quando l'aliante è fuori dalla corretta traiettoria in modo tale da causare una perdita di assetto / inclinazione / velocità all'a/m nonostante l'applicazione continua ed a fondo corsa del comando appropriato.

Negli altri casi il pilota trainatore, per validi motivi, può richiedere lo sgancio battendo le ali in maniera evidente e reiterate.

9. INCENDIO MOTORE IN VOLO

La procedura sotto riportata è da applicare a memoria in caso di incendio in volo:

- SCELTA ZONA ATTERRAGGIO
- SGANCIO CAVO EMERGENZA
- MANETTA TUTTA AVANTI
- MISCELA POVERA
- SELETTORE CARB. CHIUSO
- MAGNETI OFF
- MASTER OFF
- in corto finale:
FLAP ESTESO
PORTA SBOCCATA



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

10. LIMITAZIONI

Le operazioni devono essere limitate in accordo ai fattori già descritti:

- CONDIZIONI MINIME punto 6
- CARBURANTE MINIMO PER L'ATTERRAGGIO punto 7.7

Per i singoli a/m vengono stabilite le seguenti limitazioni aggiuntive:

A/M Stinson L5:

- peso max dell'aliante trainato 1000kg
- decollo ad altitudine di densità max 1000 m (3300 Ft)
- solo pilota a bordo*
- nessun bagaglio

* è consentito il volo di addestramento (due persone a bordo) con le seguenti limitazioni:

- peso max al decollo dell' a/m 1021 Kg.
- peso max dell'aliante 600 Kg.
- altitudine di densità 1000 m (3300 ft)

A/M Robin DR400:

- peso max aliante 600 Kg.
- altitudine di densità max 670 m (2200 Ft)
- solo pilota a bordo *
- nessun bagaglio

* è consentito il volo di addestramento (due persone a bordo) con le seguenti limitazioni:

- peso max al decollo dell' a/m 1000 Kg.
- peso max dell'aliante 400 Kg.
- altitudine di densità 600 m (2000 ft)

Per calcolare l'altitudine di densità viene fornita la seguente tabella basata sull'aeroporto di Alzate Brianza.

ALTITUDINE DI DENSITÀ (DA)

Temp °C	QNH 1033	QNH 1023	QNH 1013	QNH 1003	QNH 993
-10	-682 m	-578 m	-475 m	-371 m	-268 m
-05	-484 m	-380 m	-277 m	-174 m	-71 m
0	-289 m	-187 m	-84 m	+18 m	+121 m
+05	-99 m	+2 m	+104 m	+206 m	+308 m
+10	+85 m	+187 m	+289 m	+391 m	+492 m
+15	+267 m	+368 m	+470 m	+571 m	+672 m
+20	+444 m	+545 m	+647 m	+747 m	+848 m
+25	+618 m	+719 m	+820 m	+920 m	+1021 m
+30	+789 m	+889 m	+989 m	+1090 m	+1190 m

Si utilizzano i valori di pressione QNH e temperature al suolo in °C.

Il QNH si ricava da un altimetro impostato sulla quota dell'aeroporto (398 m – 1250 ft).

I valori di pressione devono essere approssimati alla pressione più bassa letta in tabella, mentre i valori di temperatura al dato più alto.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

11. ADDESTRAMENTO

Per effettuare attività di traino è necessario possedere i requisiti del punto 5.
L'AVL impone di effettuare un volo di controllo annuale da parte del CPT o suo delegato, di norma in occasione dell'annotazione della licenza.

12. AVARIE / ANOMALIE

Per gli a/m dell'AVL non è stata redatta una lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), in quanto tutti gli equipaggiamenti e/o strumenti devono essere operativi durante le operazioni di traino.

Qualora il pilota rilevasse un'anomalia oppure un'inefficienza (compatibile o meno con il volo) deve sospendere l'attività ed avvisare il DOV e la manutenzione.

13. NORME COMPORTAMENTALI

Il cambio pilota deve essere effettuato di norma al rifornimento. In casi eccezionali può avvenire al parcheggio, previa autorizzazione del DOV o suo incaricato.

Il pilota trainatore deve rispettare scrupolosamente i turni stabiliti dal CPT comunicargli tempestivamente ogni variazione, di norma entro i due giorni precedenti il turno.

Il pilota trainatore deve, secondo i turni stabiliti dal CPT, essere presente all'apertura o alla chiusura dell'hangar, essendo sua diretta responsabilità la movimentazione dell'a/m. a lui affidato.

Gli a/m devono essere riposti in hangar puliti e con il pieno. Tali operazioni sono a carico del pilota, secondo i turni traino stabiliti.

14. PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

Violazioni gravi o ripetitive alle norme contenute in questo Regolamento comportano i seguenti provvedimenti disciplinari:

1. richiamo verbale
2. sospensione dell'attività da 3 a 30 gg.
3. sospensione temporanea con notifica scritta alla DCA di competenza (e all'ENGA se competente)
4. sospensione definitiva con notifica scritta alla DCA di competenza (e all'ENGA se competente)

I provvedimenti disciplinari vengono proposti dal CPT, dal DOV o dal DS e ratificati dal Consiglio Sicurezza Volo.

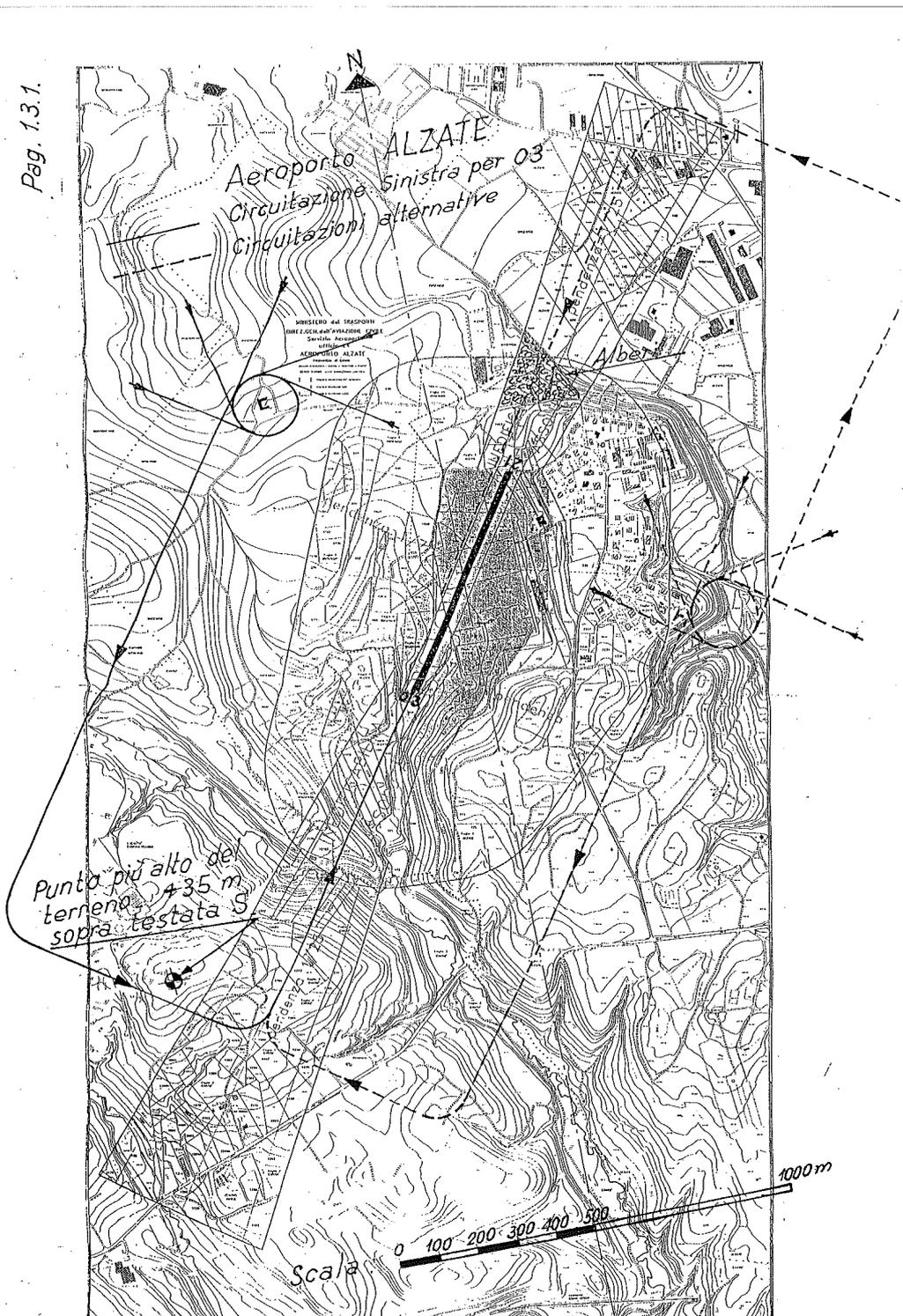
Sono considerate violazioni gravi tutte le situazioni che intaccano la sicurezza delle operazioni, in particolar modo non vengono tollerate negligenza e trascuratezza.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

15. MAPPE

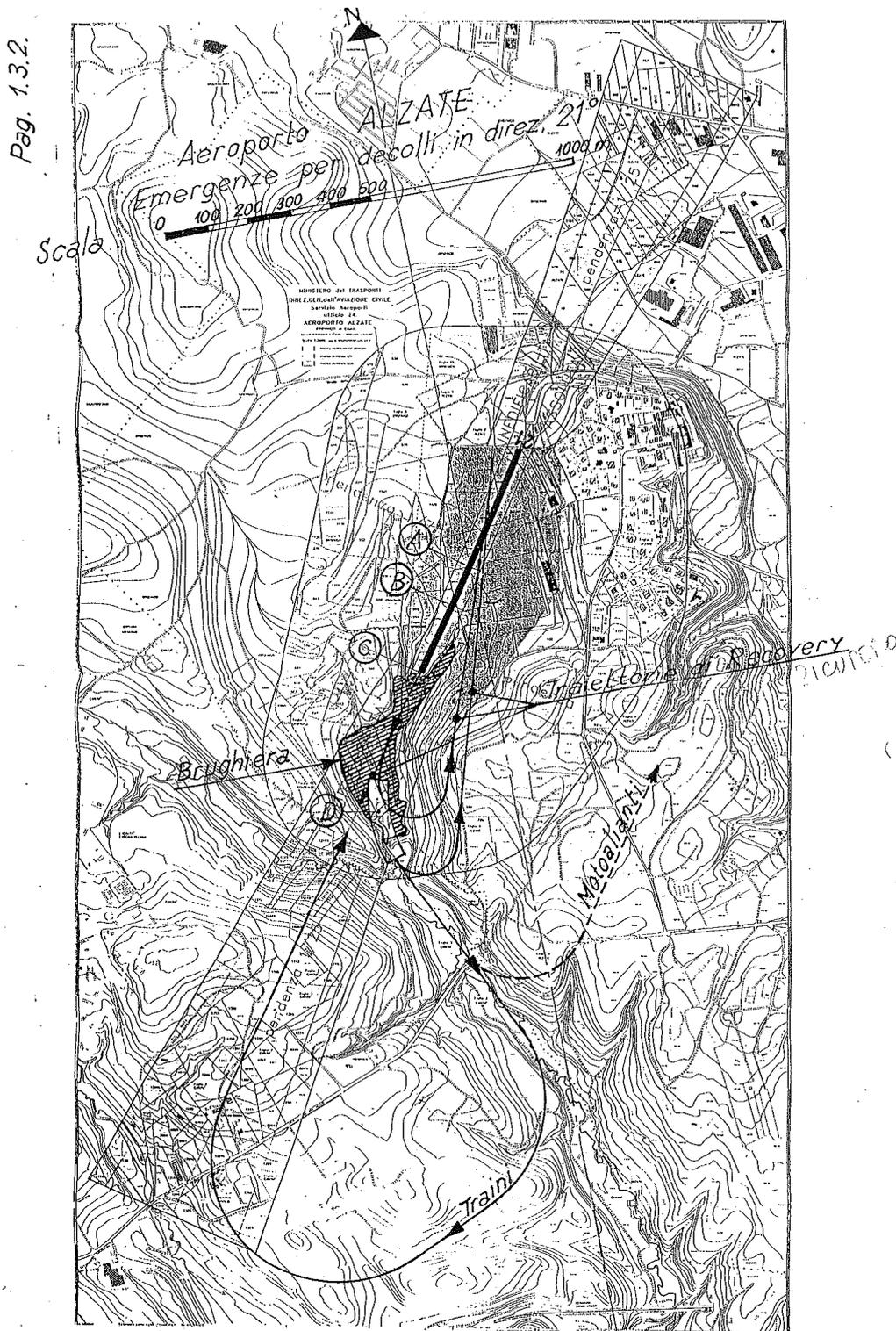
Mappa 1. Circuitazioni di atterraggio alianti e aeromobili a motore.





REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

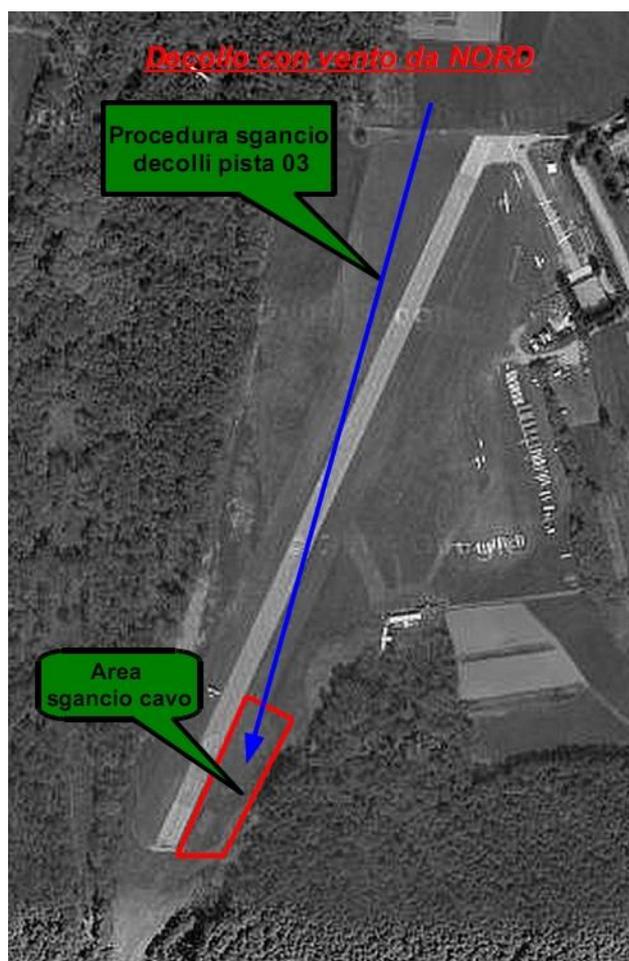
Mapa 2. Mapa emergenze al decollo





REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

Mappa 3. Aree sgancio cavo.





REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

16. INTEGRAZIONE 01

Integrazione al “Regolamento operativo del traino alianti”

Con decorrenza immediata, il circuito con decollo 21, fermo restando quanto indicato dal “Regolamento operativo del traino alianti”, subisce la seguente integrazione.

La condotta del volo verso le quote di sgancio, solitamente a 500, 750, 1000 metri QFE LILB, deve svolgersi rigorosamente nel rispetto delle norme della circolazione aerea e del volo VFR. Inoltre la quota minima di sorvolo della zona montana (Bollettone, Bolletto.) e la distanza laterale minima dai costoni non dovranno mai essere inferiori, rispettivamente, a 1000 piedi e 200 metri.

Gli sganci dovranno avvenire a cura del pilota dell’aliente seguendo i riferimenti in appresso descritti:

- 500 metri cielo campo verso lago di Montorfano.
- 750 metri al traverso dell’Alpe del Vicerè.
- 1000 metri al traverso del Bolettone o Boletto.

Circuito con decollo 03, fermo restando quanto indicato dal “Regolamento operativo del traino Alianti”:

- 750 metri se non in presenza di forte turbolenza, punta SW lago Alserio;
- 1000 metri sul lago di Como al traverso di Brunate con rotta NNE.

Violazioni alla presente integrazione daranno luogo a quanto previsto all’art 13 del Regolamento citato.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

17. ESTRATTI BOLLETTINI

ESTRATTO DAL BOLLETTINO N° 2

Alzate Brianza, Riunioni del 28 marzo e del 17 aprile 2004

Prescrizioni per il direttore di linea

La definizione di “ vento da Nord “ è generica e deve essere analizzata con attenzione dal direttore di linea prima di invertire la linea e iniziare le operazioni di involo per 03. Si dovrà valutare:

L'intensità del vento misurata con la stazione meteo

L'orientamento effettivo, mediante manica a vento e stazione meteo

La stabilità o la tendenza a ruotare o a presentarsi con raffiche

La presenza di turbolenze, sottovento o altre manifestazioni di irregolarità in testata nord

Queste valutazioni dovranno essere integrate con le limitazioni già note per i decolli per 03 e cioè:

Velocità max vento in asse pista: 25 nodi

Velocità max vento al traverso pista: 8 nodi

Decollo riservato a piloti esperti

In caso di incertezza il direttore di linea chiederà al trainatore l'effettuazione di un volo di assaggio delle condizioni. Si ricorda che il mezzo da usare in queste circostanze è il solo Stinson L 5.

Il direttore di linea, sulla base di questi elementi e consultato il trainatore di turno, deciderà l'apertura dell'attività per 03, eventualmente graduandola (monoposto senza acqua, biposto con solo pilota, monoposto con acqua) o la sua sospensione.

La decisione del direttore di linea è insindacabile.

Raccomandazioni per il trainatore e per il trainato durante il decollo

L'aliante trainato dovrà evitare assolutamente di alzare la coda del trainatore ostacolando così la salita e il raggiungimento della zona di sicurezza posta al traverso del mulino.

Nell'ipotesi che il trainatore non sia riuscito a staccare a due terzi della pista o avverta altri problemi, il pilota trainatore (comandante di entrambi gli aeromobili) ordinerà via radio lo sgancio: il trainato dovrà immediatamente sganciare azionando i diruttori portandosi fuori a sinistra. Il trainatore continuerà il decollo fino alla quota di sicurezza ed effettuando la normale procedura di atterraggio.

In caso di problemi percepiti, la manovra di sgancio potrà essere effettuata dal trainato **restando in zona di sicurezza.**



Estratto dal Bollettino n° 3

Alzate Brianza, 3 Novembre 2005

Ai piloti trainatori e piloti di aliante

Da un esame congiunto tra alcuni Piloti trainatori esperti, ed in accordo con il Presidente, è stato deciso di richiamare l'attenzione sui quattro seguenti punti a vantaggio della sicurezza, e del rispetto dei suoli circostanti in termini di acustica.

Le modifiche di cui più appresso, s'intendono applicate da subito.

1. Ai trainatori, al fine di evitare il sorvolo in fase di atterraggio dell'area residenziale a sud della pista, è consentito, una volta completata la procedura di sgancio cavo, a quota non inferiore ai 50 metri, continuare l'avvicinamento percorrendo un sottovento in salita con apertura **anche a sinistra** con costante controllo di eventuale traffico sottovento per la pista 03; resta tuttavia confermato e diventa tassativo l'avvicinamento percorrendo il sottovento in salita con apertura **a destra** in caso di convoglio a terra in fase di decollo;

2. I punti di sgancio a 750 metri e 1000 metri rispettivamente verticale Alpe del Vicerè e Boletto o Bolettone, devono avvenire lontano dai costoni mantenendo l'altezza di sicurezza sia in fase di avvicinamento sia in fase di sgancio; **NB VEDI INTEGRAZIONE 01**

3. Il pilota del velivolo trainatore, che non sempre avverte lo sgancio, procede alla virata a sinistra ed inizia la discesa solo dopo aver visto la virata a destra dell'aliante;

4. La separazione dell'aliante dal velivolo trainatore può avvenire in ogni momento del traino, a qualunque quota, su decisione del pilota dell'aliante e con le seguenti modalità:

- Tirare il pomello di sgancio e mantenerlo tirato;
- Accertarsi visivamente che il cavo sia in allontanamento;
- Rilasciare il pomello di sgancio;
- Guardare a destra;
- Virare prontamente a destra per segnalare al trainatore l'avvenuta separazione;
- Non sono previste comunicazioni radio se non in casi particolari.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

18. PRECAUZIONI OPERATIVE STINSON L-5

25 APR. 1993

Bollettino ael: 21 NOVEMBRE 1980

A TUTTI I PILOTI CHE OPERANO SU STINSON L-5 MARCHE I-AEGC I-AEGR
I-AEFX .

OGGETTO: Precauzioni operative onde evitare danneggiamenti al
motore provocati dalla mancata sintonia dei sistemi
contrappesi dinamici .

Rif. S B n° 245 C

Applicabilita' motori o - 540-B1 A5. La mancata sintonia descritta
nell' oggetto, puo' avvenire durante le operazioni in volo o a ter-
ra .

La mancata sintonia dei sistemi contrappesi dinamici puo' avvenire
in due casi :

- 1) Operando al di fuori dei limiti consentiti .
- 2) Variazioni brusche dell' acceleratore.
 - a) Apertura e chiusura rapida dell' acceleratore in qualsiasi caso.
 - b) Spegnimento improvviso del motore o taglio di potenza provocato volutamente .

Le precauzioni operative onde evitare tale inconveniente sono:
nel caso (1) non operare al di fuori dei limiti consentiti;
nel caso (2) a) in qualsiasi caso non effettuare movimenti bruschi
sull' acceleratore .

Nel caso (2) b) il taglio di potenza deve effettuarsi agendo sul
dosatore e successivamente sull' acceleratore .

La non osservanza di queste norme fa incorrere nella mancata sintonia
dei contrappesi dinamici e successivamente al danneggiamento progres-
sivo di: cuscinetti, bussole e altri organi di supporto culminando
nella piantata possibile, del motore .

Riproposto A.V.L.

4-9-2006

IL CAPO CONTROLLO

Marchini



©1998 New Zealand Gliding Association Inc. 2-26

HUMAN FACTORS FOR TOW PILOTS

3.1 “I’M SAFE!”

3.1.1 Pilots must be self-analytical as to their standard of health for flying. Hopefully pilots will avoid excessive alcohol consumption and ensure adequate rest when they know they will be flying the next day. Towing operations are intense and require constant concentration because the flights are short and sharp, and have to be flown efficiently from first flight to last. There is often no time during a towing stint to take a break so it is imperative that tow pilots do not handicap themselves, and risk flight safety, by over-indulgence the night before.

3.1.2 The following is a guide to pilots, which should be applied to them to take stock of their physical well being before stepping into the towplane.

3.1.3 I’M SAFE!

I Illness. We must be free of illness. Most illnesses affect our primary senses and have the potential to cause visual problems and/or balance problems and therefore orientation problems. Ears and sinuses must be clear of congestion to cope with the pressure changes that occur with all flight. Our limbs and muscular system must be fully functional to allow normal control. Don't be tempted to fly too soon after any illness and ensure you don't fly if still in bandages that may restrict your full control of the towplane!

M Medication. Most over the counter medications are not designed with pilots in mind. They work perfectly well on the ground but have hazardous side effects for pilots. The most common undesirable effects are drowsiness and suppression of primary senses. Check with an Aviation Qualified doctor that any medication you are taking is safe for use as a flying pilot...not just a passenger.

S Stress. There is an optimum amount of stress for humans. Too much and we suffer undesirable side effects like forgetfulness and irrational decision making...not good in an aeroplane! Don't think going flying is an escape from the stress in your life, especially glider towing; it is supposed to be relaxing but you must start free of stress so you can handle any that pops up during your flying. When flying, remember that the environment we operate in can be very stressful in terms of heat and cold so dress appropriately.

A Alcohol or Drugs. Similar to driving, make sure you are not vulnerable to the side effects of alcohol or drugs. They are particularly bad news for our balance system and erode our judgement and decision making performance. Don't fly with a hangover - and remember, 10 hours bottle to throttle, even after a light drinking session.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

F Fatigue. Most of us will be well aware of our degraded personal performance when tired. Towing is a demanding exercise both physically and mentally so we must be well rested, as sleeping on the job can be disastrous!

E Eating and fluid intake. We are what we eat...eat well and we fly well, eat crap and we fly like crap. Ensure you have eaten well and take some food along to eat during the day. Take sufficient fluids to avoid dehydration and remember the symptoms of dehydration like a dry mouth and lips, and a dull headache. In hot flying conditions fluid replacement may need to be up to 600mls of water per hour! This situation is made worse by intense concentration and continual aircraft handling.

3.2 VISION

3.2.1 Scanning - 20° Every 2 Seconds

3.2.2 Maintaining an efficient lookout is essential for a tow pilot for a number of reasons:

- The airspace around a gliding site is often very congested. Gliders will be seeking an initial climb near the airfield before starting out on a cross-country soaring flight, so they can land back for another launch if unsuccessful on the first attempt. Training gliders will stay close to the airfield to maximise their altitude for training exercises.
- With a glider on tow, the combination is not very manoeuvrable. Lookout is the best defence against having to take last minute avoidance action.
- Gliders do not follow much rhyme or reason when attempting to find lift. Unlike a powered circuit, gliders can be expected to appear from anywhere at any altitude.
- Gliders do not present a very big frontal profile. Unless they are turning, they can be extremely difficult to spot. 3.2.3 It takes approximately 1.5 seconds from the detection of the movement of a near-by object, to focus the eyes on the object, and recognise what it is, its heading, distance away and speed. Once this process has occurred, the pilot can then make a decision as to whether or not some action will be required to avoid it.

3.2.4 The eye's retina has light receptors placed around it, called "cones" and "rods". Rods are good at operating in low light levels, like at night, and are also good at detecting movement. When we talk about "peripheral vision" we are really talking about the rods detecting an object.

3.2.5 Once our rods have detected that there is something to investigate, the cones come into use. The cones, unlike the rods, are able to detect colour and will provide a sharp resolution of the object. For the cones to provide this information, they must be directed to it - the pilot must turn the eyes and/or head toward it.



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

3.2.6 The cones operate at an angle of 10° either side of central, hence the 20° rule. Try it for yourself - next time you are parked at a red light, take a look at a nearby billboard. Look directly at the middle of sign and without moving the eyes; try to detect what is written out to the sides. You know there is something there (the rods) but will need to turn the eyes to read it (the cones). 3.2.7 The 2-second rule is applied because of the time it takes (1.5 seconds) for the process of detecting, seeing and recognising to occur. This time can be longer if the eyes have to adjust for the effects of glare and contrast, so the time is rounded up to 2 seconds.

3.2.8 Blind Spots

3.2.9 Rods and cones transmit their information to the brain via small nerves that are connected to a central nerve, called the optic nerve. The optic nerve departs the eye at the back of the retina, and at this point there is nowhere for rods or cones. Because of this, the eye has a "blind spot".

3.2.10 The aircraft also creates blind spots. Windscreen post-blind spots combine with the eye's blind spots to increase the area that is not seen by the eye. These blind spots can only be overcome by a good scanning technique.

3.2.11 Sunglasses

3.2.12 Pilots should always use a good quality pair of sunglasses. There is no need to spend a fortune on them as the expensive models don't actually make much of a difference, however cheap, plastic models have poor optics and should be avoided. The sunglasses are protection from the sun's glare, which can overload the eye and cause a moment of blindness, not to mention discomfort.

3.2.13 It is important that the sunglass frames do not contribute to blind spots. Use sunglasses that cover the field of vision of the eyes.

3.2.14 Windscreens

3.2.15 Keep the windscreen clean at all times. Dirty or scratched windscreens further restrict the pilot's ability to see and recognise other aircraft. Always clean the windscreen using vertical strokes, not horizontal and place a cover across the windscreen when the aircraft is stored, if it is not hangared, as sunlight damages perspex over time.

3.2.16 Corrective Lenses

3.2.17 It is very common for people to require corrective lenses to overcome long or short sightedness. Long-sighted pilots may have trouble focussing on aircraft instruments and other close up things. Long sightedness can become prevalent later in life with people who have always had good sight previously. Short-sighted pilots will find it more difficult to



REGOLAMENTO OPERATIVO DEL TRAINO ALIANTI

detect and recognise other aircraft and objects at a distance and should always wear corrective lenses to overcome this potentially serious problem.

3.2.18 Contact lenses are a popular alternative to corrective glasses, however they can be a risk in the cockpit if, through a sharp sneeze or similar head movement, they become dislodged or come out altogether. There is no time in a towplane to go searching around the cockpit for a lost contact lens, which will probably be impossible to find anyway. Tow pilots who wear contact lenses are advised to carry a pair of glasses with them as a standby.

3.3 PILOT FITNESS

3.3.1 Dehydration

3.3.2 The towplane cockpit can be a hot workplace. At the height of a summer's soaring day the tow pilot is working relentlessly in high temperatures. The tow pilot can get some relief during the high speed descent, but this is short-lived and the temperatures build again during the turn around on the ground and the grinding climb back out.

3.3.3 Say the air temperature at ground level is 25°, and the average tow is only to 2000', there is no discernible drop in air temperature at the top of the climb - it will still be about 21° outside. Added to this, the tow pilot is sitting behind an engine that is working very hard all day and is pumping out heat that cannot be totally diffused.

3.3.4 The tow pilot is constantly working, both mentally and physically, in this situation and as a result will be losing body fluids at a high rate. It is essential that fluids be replaced during the day to ensure pilot comfort, low stress and good decision making. As previously mentioned (see "I'M SAFE") it may be necessary to replace fluids at a rate of up to 600mls per hour!

3.3.5 Wear a hat to protect the head from long periods of sunlight. Some towplanes have a clear panel over the cockpit that can catch a pilot out.

3.3.6 Rest

3.3.7 It is advisable to take breaks during the day. This will vary from pilot to pilot, however tow pilots are often put under pressure by the gliding operation to keep flying when they would far rather take a break. Tow Masters are encouraged to anticipate this problem and ensure enough pilots are rostered so that no one pilot is forced to fly longer than would be considered sensible.

3.3.8 Take advantage of refuelling time to refuel the body as well. Take a drink, eat something and take a comfort stop if required.



3.3.9 Carrying an Illness

3.3.10 Most ailments such as coughs and sore throats do not present a major risk and can be treated by eliminating irritants such as smoking, and allowed to cure by themselves. If symptoms get worse or are prolonged for more than a few days, it is advisable to see a doctor. If medication is prescribed, ensure the doctor is aware that you are a pilot and discuss any ramifications the medication may have on your ability to fly.

3.3.11 Colds and sinus infections can be a problem for pilots because they are usually associated with blocking of the eustachian tubes, which will make it difficult or impossible for pressures in the eardrum to be equalised. This can lead to a burst eardrum when the air cannot enter the eustachian tubes during descent.

3.3.12 Many common ailments have a side effect of making the pilot feel drowsy and “not on their game”. These feelings can be compounded by the use of typical medications, which are designed to alleviate the symptoms. Reaction times slow and more time is required for decision making than when the pilot is fully fit.

3.3.13 It is recommended that the pilot stand down from flying duties until the illness passes and the pilot is absolutely confident that there are no residual effects. The pilot should not start flying again until it is assured that the eustachian tubes can be cleared - the pilot can “pop” the ears. The ‘valsalva’ technique can be used to test this. When a small pressure differential is present, pinch the nose and force air through the throat until the ears clear.

AREE SEDIME AEROPORTUALE



CARRELLI AVL

Parcheggio Aerei motore

35 m

Riscaldamento motore

TRANSITO VIETATO

TRANSITO VIETATO

ATTESA SCHIERAMENTO 03

NON ACCESSIBILE

NUOVO HANGAR

4

3

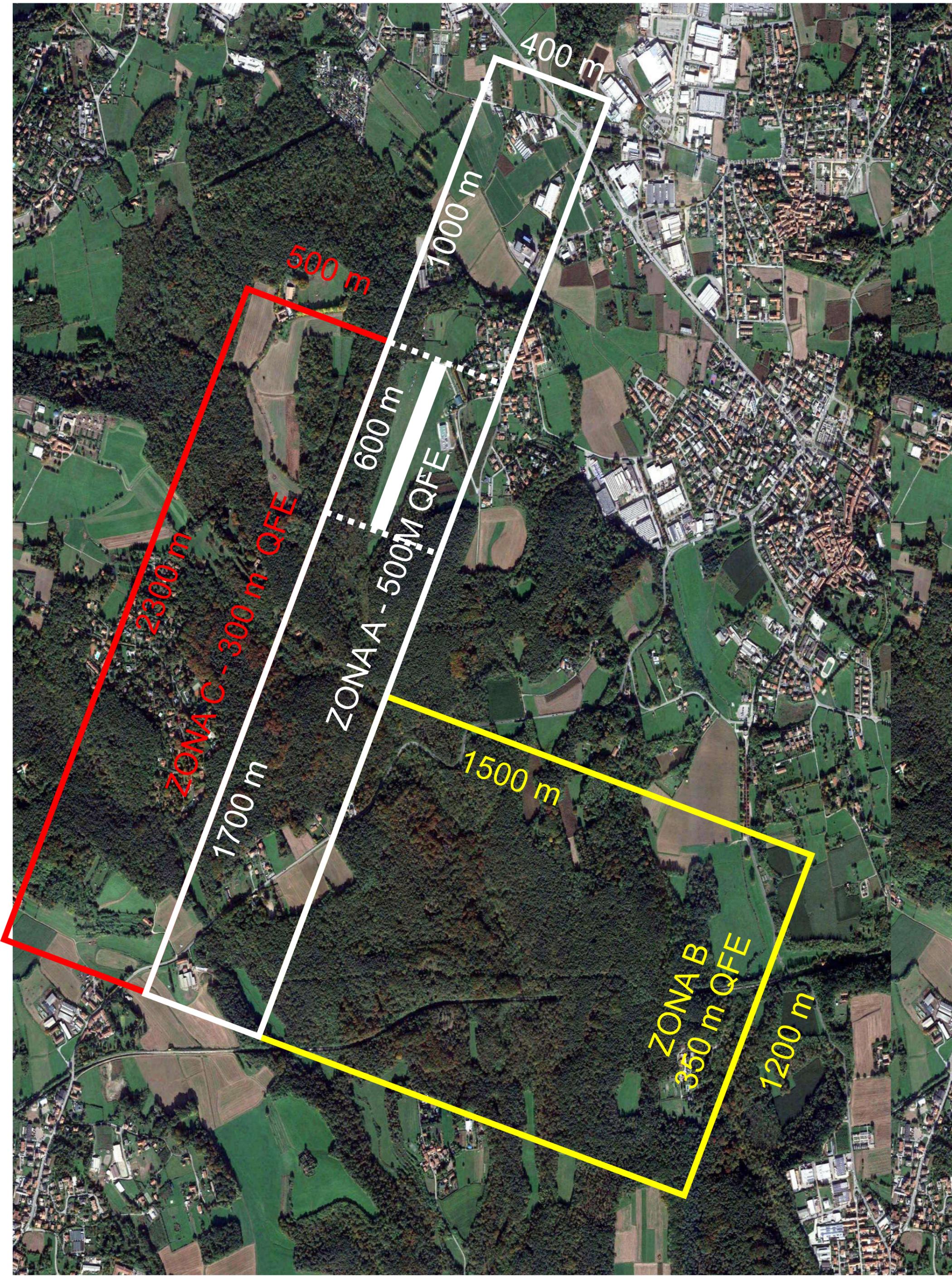
1

ZONE DI CIRCUITO



ZONA DI CIRCUITO
raggio 2 km - 500 m QFE

ZONE RISERVATE CIRCUITI



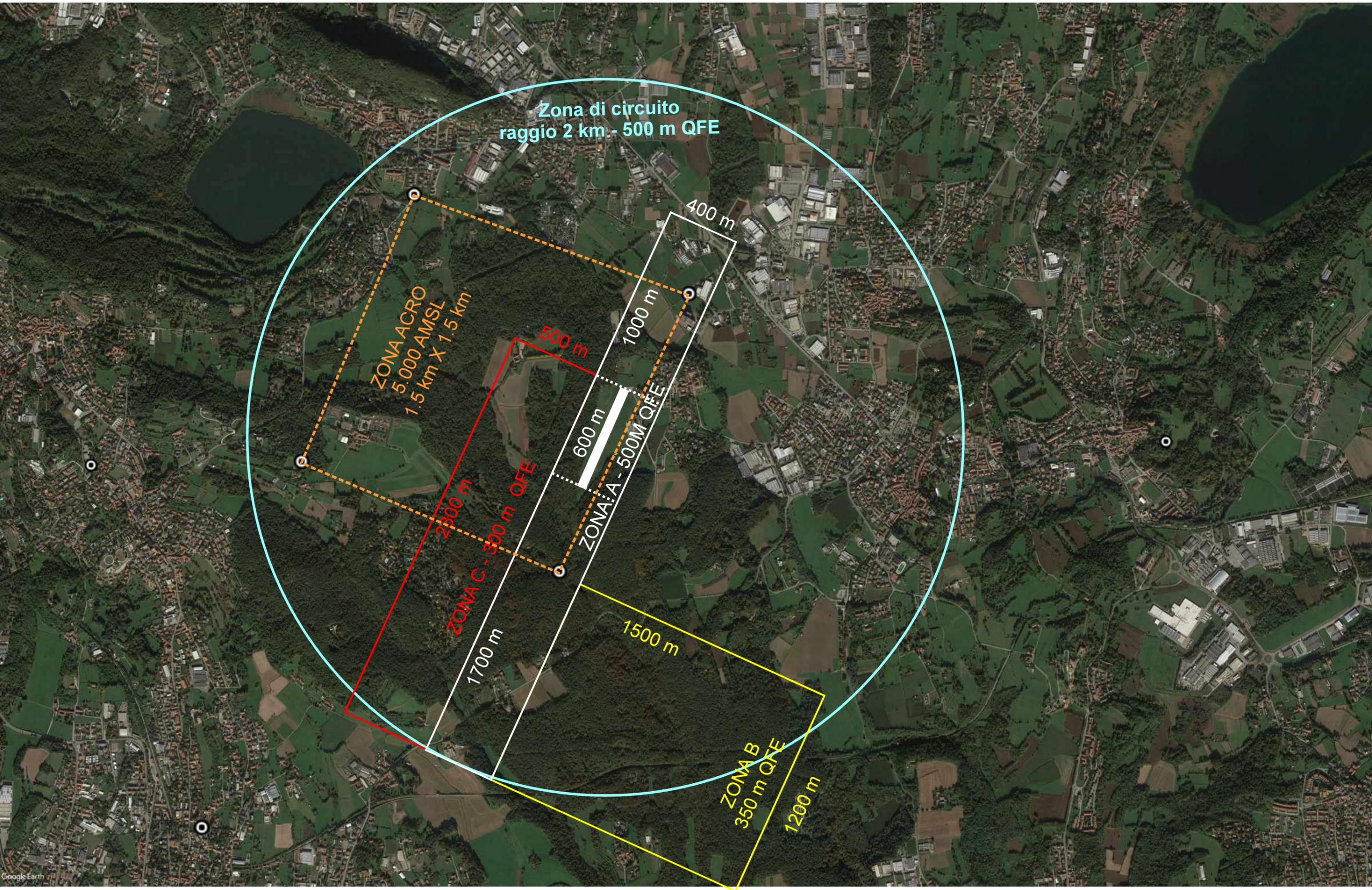
ZONA ACRO



Zona di circuito
raggio 2 km - 500 m QFE

ZONA ACRO
5.000 AMSL
1.5 km x 1.5 km

TAVOLA RIEPILOGO



PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 1

PROGRAMMA PER LA SICUREZZA DEGLI AEROPORTI MINORI E DELLE AREE DELIMITATE (PSAM) (AEROCLUB VOLOVELISTICO LARIANO - LILB)



Rev. 1 aprile 2021

Preparata da


COLLEGIO DEI GEOMETRI
DELL'ACQUA
FERNANDO
11725
COMO

AEROCLUB VOLOVELISTICO LARIANO - Alzate Brianza - Como

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 2

INDICE

SEZIONE I: DICHIARAZIONE DI CONFIDENZIALITÀ I RESPONSABILITÀ DELLA SICUREZZA.....	3
SEZIONE II: INFORMAZIONI GENERALI	3
1. Prefazione	3
2. Introduzione e scopi.....	3
3. Distribuzione.....	3
4. Identificazione dell'Aeroporto	4
5. Attività ed Operazioni sull'Aeroporto	5
6. Descrizione dell'Aeroporto	6
7. Numeri di Emergenza	7
8. Flotta Aeroclub Volovelistico Lariano e attività 2020	7
SEZIONE III: DEFINIZIONI E TERMINOLOGIE DI USO FREQUENTE	8
SEZIONE IV: AMMINISTRAZIONE E GESTIONE DEL PROGRAMMA	8
SEZIONE V: AREA DI MOVIMENTO / CONTROLLI DI SICUREZZA	9
SEZIONE VI : PROCEDURE DI SICUREZZA DELL'AEROPORTO	11
SEZIONE VII: MAPPA AEROPORTUALE A GRIGLIA PER LE EMERGENZE	11
SEZIONE VIII : IDENTIFICAZIONE DEL PERSONALE AEROPORTUALE	11
SEZIONE IX: IDENTIFICAZIONE DEI VEICOLI	11
SEZIONE X: FORZE DELL'ORDINE E SICUREZZA AEROPORTUALE	11
SEZIONE XI: EVENTI SPECIALI	11
Allegato 3A	12
Allegato 3B	14
Mappe	15
Regolamento interno AVL.....	17

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 3

SEZIONE I: DICHIARAZIONE DI CONFIDENZIALITÀ E RESPONSABILITÀ DELLA SICUREZZA

La distribuzione e disseminazione delle presenti Procedure di Sicurezza è riservata a persone che hanno un interesse e necessità legittime ad accedere ad esse.

Responsabile dell'elaborazione, sviluppo, mantenimento e gestione del Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure di cui al presente documento è Fernando Dell'Acqua.

SEZIONE II: INFORMAZIONI GENERALI

1. Prefazione

L'Aeroporto di Verzago – Alzate Brianza si colloca nelle vicinanze del Lago di Como, in quella suggestiva area che è l'anfiteatro morenico prealpino, ad una altitudine di 385 metri.

Dista 12 Km. da Como e circa 40 Km. da Milano ed è ben indicato dalla segnaletica stradale.

La Cooperativa Volovelistica L'Aviemme, tra i cui soci compaiono tanti piloti volovelisti attivi sul campo di volo, è la proprietaria esclusiva delle aree operative e di tutte le strutture aeroportuali e ne ha affidato la gestione all' Aeroclub Volovelistico Lariano che ha la responsabilità di gestire le operazioni di volo.

Proprietario dell'aeroporto: **Cooperativa Volovelistica l'Aviemme a r.l.**

Recapito: **via Isonzo, 226 22040 Alzate Brianza - Como**

CF/Partita I.V.A. **00708030135**

Referente **Riccardo Briigliadori 340 840 5324**

Massimo Ciceri 348 370 4437

Gestore dell'aeroporto **Aeroclub Volovelistico Lariano**

2. Introduzione e scopi

Lo scopo del presente programma è quello di esplicitare tutte le misure di sicurezza alternative da applicare secondo le direttive ENAC indicate sulla circolare del 15/05/2013 - SEC 06 al fine di garantirne la sicurezza.

3. Distribuzione

Copia del presente programma verrà inviato tramite PEC ai seguenti enti:

- Direzione Aeroportuale competente MILANO MALPENSA - protocollo@pec.enac.gov.it
- Amministrazione Provinciale di Como – protocollo.elettronico@pec.provincia.como.it
- Comune di Alzate Brianza – comunealzate@legalmail.it
- Comune di Orsenigo – comune.orsenigo@pec.provincia.como.it
- Comune di Cantù – comune.cantu@pec.regione.lombardia.it

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 4

- Questura Como – gab.quest.co@pecps.poliziadistato.it
- Pilota per Sempre – pilotapersempre@pec.it
- Cooperativa Volovelistica l'Aviemme – coopaviemme@pec.it

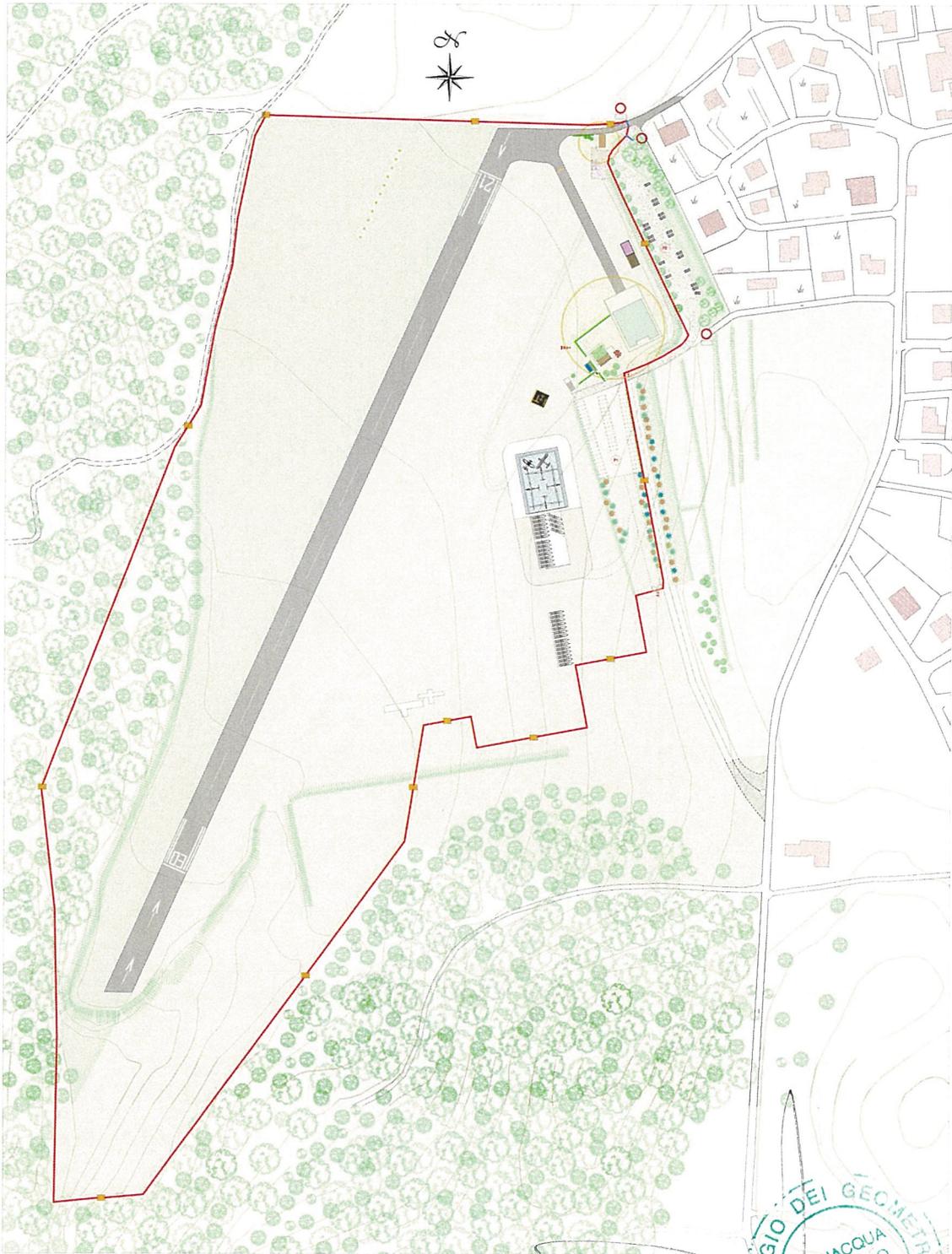
4. Identificazione dell'Aeroporto

- Nome: **Aeroporto di Alzate Brianza Giancarlo Maestri**
- codice ICAO: **LILB**
- indirizzo dell'Aeroporto: **via Isonzo, 226 22040 Alzate Brianza - Como**
- Direzione Aeroportuale competente: **MILANO MALPENSA**
- Telefono 031 619250 – Fax 031 632345 – E-Mail: segreteria@avl.it
- contatti di emergenza:
 - Alessandro Scaltrini 331 6921 145
 - Massimo Ciceri 348 370 4437
- Distanze da centri abitati:
 - Cantù 6 km
 - Como 12 Km
 - Milano 40 Km
- Coordinate geografiche dell'Aeroporto:
 - 45° 46' 10" N
 - 09° 09' 40" E
 - quota: 385 slm

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 5



PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 6

5. Attività ed Operazioni sull'Aeroporto

- La tipologia di volo in via assolutamente prevalente è il volo a vela
- Orari operativi :
 - o periodo invernale dalle 9.00 alle effemeridi;
 - o periodo estivo dalle 8.30 alle 18,30

Attività di volo in orari diversi dovranno essere concordati con il gestore AVL

6. Descrizione dell'Aeroporto

Approssimativamente l'estensione della proprietà è pari a 100.000 mq.

- Il layout aeroportuale con identificazione della pista di volo con relative dimensioni, vie di rullaggio e piazzali è allegato al presente PSAM .
- Le strutture presenti comprendono: due hangar, locale ricreativo e aula breafing, la casetta per la segreteria, l'aula didattica con postazione pc per le previsioni meteo e un simulatore di volo.
- Il gestore di tutte le strutture è l'Aeroclub Volovelistico Lariano

Organigramma Aeroclub Volovelistico Lariano

Presidente: Alessandro Scaltrini

Vice Presidente: Roberto Villa

Consigliere di Specialità Volo a Vela: Alberto Scicchitano

Consiglieri

Loris Princisgh

Gionata Silva

Roberto Villa

Alessandro Osima

Marco Cigardi

Revisori

Stefano Merli (Presidente)

Danilo Molteni

Marco Pozzoli

Elencare gli operatori, enti, amministrazioni aeroportuali, indicando i dettagli ed informazioni di contatto nonché gli orari di attività e di reperibilità:

Enti operativi in aeroporto:

Aeroclub volovelistico Lariano - Associazione Sportiva Dilettantistica

Via Isonzo 226 – 22040 Alzate Brianza (CO)

CF 94005450138

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 7

P.IVA 02057250132

Referente: Alessandro Scaltrini 331 6921 145

Pilota per Sempre - Società Sportiva Dilettantistica a R.L.

Via Volpera 2 – 24030 Mapello (BG)

CF/P.IVA 04274350166

Referente: Riccardo Brigliadori 340 840 5324

Ente operativo dal 2020

Informazioni di contatto

- SCALTRINI ALESSANDRO 331 6921 145 (H24 – J7)
- VILLA ROBERTO 329 4873 814 (H24 – J7)
- RICCARDO BRIGLIADORI 340 840 5324 (H24 – J7)
- MASSIMO CICERI 348 370 4437 (H24 – J7)

7. Numeri di Emergenza

Di seguito tutti i numeri e contatti in caso di emergenza:

- Numero generale di emergenza **112**
- Carabinieri Cantù: 031/7182900
- Area di vigilanza: 031/3351516
- Vigili del Fuoco Cantù: 031/700704
- Direzione Aeroportuale ENAC MILANO MALPENSA
- Gestore Aeroportuale AVL: 031/619250

8. Flotta Aeroclub Voloveistico Lariano e attività 2020

Aerei da traino

- I-ITAF Robin DR400
- I-AEGR Stinson L5
- I-AEEI Stinson L5

Gli aerei da traino hanno effettuato 1794 voli per 245h 52m

Alianti

- I-IVWK ASK21
- I-ALZA ASK21
- D-7135 ASK21
- F-CHTB Duo Discus
- I-AYAX DG101
- I-BLOB DG300
- I-CECJ DG300

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 8

- OE-5638 PW5

Gli alianti del club hanno effettuato 1211 voli per 575h 15m

Gli alianti di proprietà dei soci AVL e basati sull'aeroporto hanno effettuato 299 voli per 711h 10m.
Nella flotta afferente ai Soci non sono presenti aeromobili a motore.

Soci Aeroclub Volovelistico Lariano

I soci iscritti a Aeroclub Volovelistico Lariano a marzo 2021 risultano 96.
L'elenco nominativo dei Soci è caricato sul database dell'Aeroclub d'Italia ogni anno entro il 30 marzo ed aggiornato successivamente per le nuove iscrizioni.

SEZIONE III: DEFINIZIONI E TERMINOLOGIE DI USO FREQUENTE

Nel presente documento sono utilizzate le seguenti terminologie specifiche o abbreviazioni

PSAM: Programma per la Sicurezza degli Aeroporti Minori

SEZIONE IV: AMMINISTRAZIONE E GESTIONE DEL PROGRAMMA

1. Dettagli sul Gestore Aeroportuale. Vedi regolamento AVL allegato **B**
2. Di seguito si elencano responsabilità e compiti del Responsabile della sicurezza aeroportuale
 - gestione delle attività di controllo della qualità e produzione dei rapporti di conformità su richiesta
 - Mantenimento di una lista completa ed aggiornata di tutti i soci autorizzati all'accesso alle aree aeroportuali
 - Mantenimento di tutta la documentazione relativa alla formazione impartita in accordo e conformità di ogni procedura di sicurezza aeroportuale vigente
 - Mantenimento ed aggiornamento del Programma di Sicurezza Aeroportuale che rifletta l'attuale situazione e condizioni dell'aeroporto medesimo
 - Distribuzione tempestiva del Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure (o di parti di esso) alle persone ed ai soggetti che abbiano necessità di conoscere
 - Comunicazione appropriata e tempestiva con gli operatori aeroportuali in ordine alle problematiche di sicurezza dell'aeroporto
 - Controllo e supervisione periodica dello stato di implementazione delle previsioni del Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure, allo scopo di assicurare la conformità ad esso.

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 9

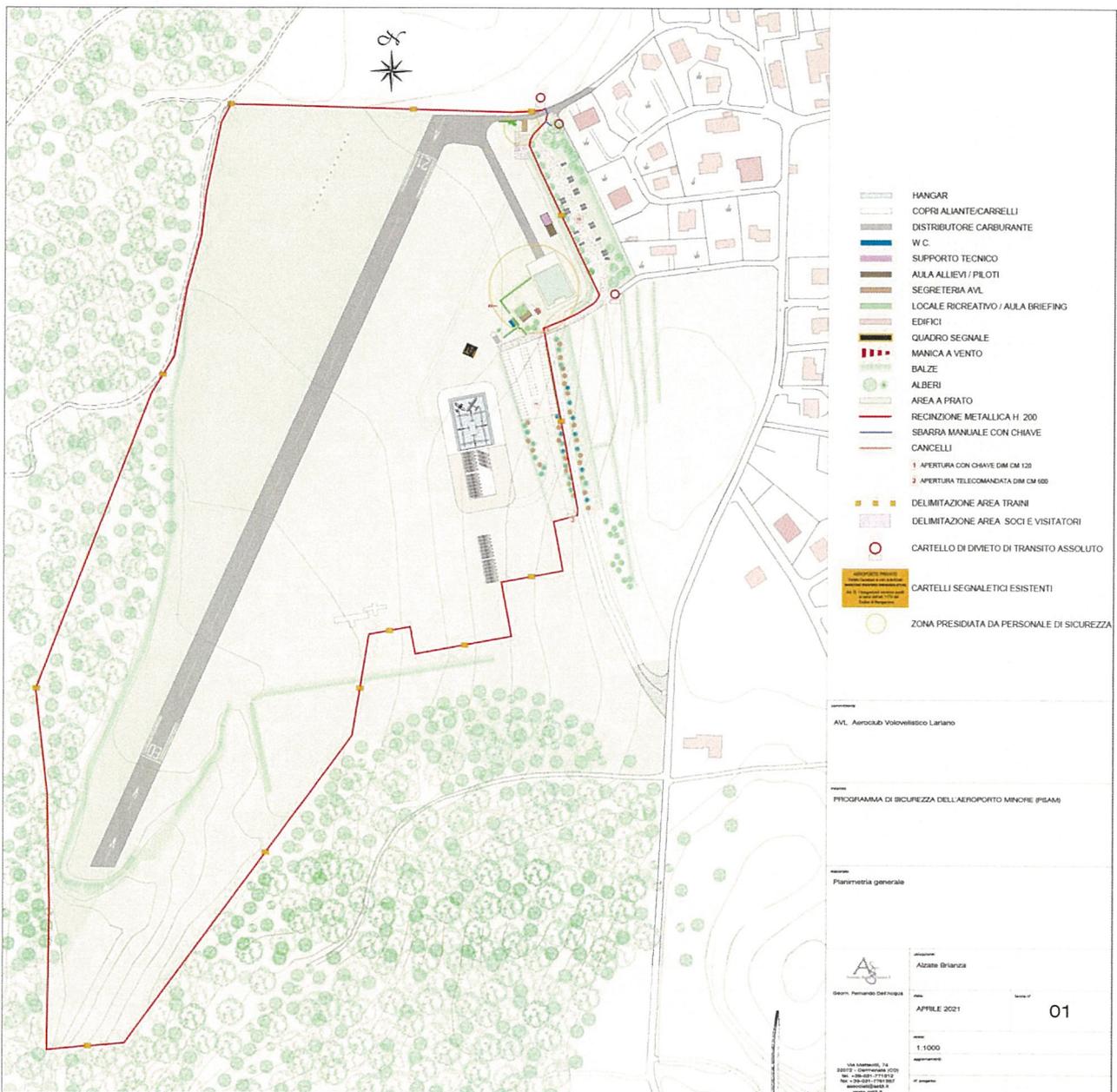
SEZIONE V: AREA DI MOVIMENTO / CONTROLLI DI SICUREZZA

1. L'attività viene svolta principalmente con movimentazione degli aerei trainatori dall'hangar sul raccordo e allineamento degli alianti in testata pista.
I traini vengono effettuati a quote 500 / 750 / 1000 mt nelle zone a nord dell'area aeroportuale.
I trainatori rientrano alla base con sgancio cavo di traino ed eseguono sottovento per la pista in uso 03.
Il fondo della pista è in manto bituminoso mentre le rimanenti superfici sono a manto erboso.
Si allega mappa.
2. L'aeroporto è delimitato da barriere perimetriche con sistemi e procedure di controllo degli accessi, quali:
 - Recinzione esistente in rete metallica h 2,00 mt
 - L'accesso all'aeroporto avviene attraverso un cancello attuato elettricamente. L'apertura del cancello avviene tramite chiamata telefonica e solo i soci dell'Aeroclub Volovelistico Lariano e di Pilota per Sempre sono abilitati a tale operazione
 - Gli edifici rappresentati in planimetria sono tutti sottoposti a chiusura con chiavi e l'accesso è regolamentato. Negli orari di non operatività dell'aeroporto tutti gli accessi sono chiusi. La gestione delle chiavi e dei dispositivi di sicurezza – allarmi tipo radar volumetrico, collegamenti con ponte radio a ditta specializzata (Sicuritalia) – è demandata al Presidente e ai Consiglieri dell'Aeroclub Volovelistico Lariano.
 - Segnaletica aeroportuale come da regolamento per l'esercizio degli aeroporti ENAC (vedi planimetria allegata)

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 10



Fernando

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 11

SEZIONE VI : PROCEDURE DI SICUREZZA DELL'AEROPORTO

Descrizione di tutte le Procedure di Sicurezza dell'Aeroporto:

- sono previste procedure di identificazione e controllo sia di persone che di veicoli od oggetti.
- Gli aeromobili parcheggiati sono protetti contro eventuali interferenze illecite attraverso la chiusura a chiave degli stessi con deposito delle chiavi in segreteria (edificio B) accessibile solo alle persone autorizzate per le quali è previsto e rigorosamente aggiornato un elenco riportato in calce.
- Sono altresì presenti gli elenchi relativi a soci, istruttori e allievi che sono conservati al punto di controllo dell'accesso alle aree linea volo.
- L'utilizzo degli aeromobili non è consentito a piloti esterni.
- I dati personali dei piloti sono riportati in apposito registro nel rispetto delle norme sulla privacy e reso accessibile al solo personale ispettivo ENAC che opera in conformità al Programma Nazionale di Controllo della Qualità.

SEZIONE VII: MAPPA AEROPORTUALE A GRIGLIA PER LE EMERGENZE

E' stata redatta una mappa per l'immediata localizzazione dei punti e luoghi rilevanti dell'aeroporto che è stata inviata agli enti ed operatori incaricati di rispondere alle emergenze, nonché alle Forze dell'Ordine ed agli operatori aeroportuali in caso di emergenza e gestione degli eventi collegati.

SEZIONE VIII : IDENTIFICAZIONE DEL PERSONALE AEROPORTUALE

Per la categoria aeroportuale in cui rientra l' Aeroporto di Alzate Brianza Giancarlo Maestri non sono richiesti metodi e sistemi di identificazione del personale.

SEZIONE IX: IDENTIFICAZIONE DEI VEICOLI

Nessun veicolo ha l'accesso alle aree aeroportuali.

SEZIONE X: FORZE DELL'ORDINE E SICUREZZA AEROPORTUALE

Per la categoria aeroportuale in cui rientra l'aeroporto di Alzate Brianza Giancarlo Maestri non sono richiesti presidi delle forze dell'ordine.

SEZIONE XI: EVENTI SPECIALI

Eventi che comportino l'accesso di un numero inconsueto di persone e mezzi sono di natura eccezionale e le procedure sono identificate con NOTAM specifico alla direzione aeroportuale Milano Malpensa.

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 12

Allegato 3A

MODULO A: Strumento di misurazione delle caratteristiche di un Aeroporto Minore

A - Dati sull'Aeroporto	
Aeroporto di:	Alzate Brianza
Codice ICAO	LILB
Direzione aeroportuale di:	Provincia di: Como
Status dell'Aeroporto: <input type="checkbox"/> Pubblico o <input checked="" type="checkbox"/> Privato	
Gestione: <input type="checkbox"/> Diretta ENAC, <input checked="" type="checkbox"/> Società di gestione, <input type="checkbox"/> Ente Società Proprietaria	

B - Caratteristiche di sicurezza	Scala di valutazione dell'Aeroporto	Note
B.1. - Ubicazione e caratteristiche		
Entro Km 50 da centri densamente popolati (aree urbane di 100.000 abitanti)	X	
Entro Km 50 da siti sensibili (infrastrutture critiche, installazioni militari, industriali, energetiche, governative, porti ed aeroporti, luoghi e monumenti di rilevanza simbolica, etc)	X	
Presenza di basi, distaccamenti e comandi Militari e/o Forze dell'Ordine		
B.2. - Dati sull'aeromobile tipo di base sull'Aeroporto		
Più di 101 aeromobili con base sull'Aeroporto		
Da 26 a 100 aeromobili con base sull'Aeroporto		
Da 11 a 25 aeromobili con base sull'Aeroporto		
Fino a 10 aeromobili con base sull'Aeroporto (AM a motore)	X	
Presenza di aeromobili con base sull'Aeroporto aventi MTOW > 5,7 tonnellate		
B.3. - Dati sulla Pista di Volo		
Lunghezza superiore a 5001 ft = m. 1524		
Lunghezza da 2001 ft fino a 5000ft = da m. 610 a m. 1523		
Lunghezza fino a 2000 ft = m. 610	X	
Pista in asfalto/calcesluzzo	X	
B.4. - Dati sulle Operazioni		
Fino a 18.250 movimenti annui (50/giorno x 365)	X	
Da 18.251 a 50.000 movimenti annui (135/giorno circa x 365)		
Oltre 50.000 movimenti annui (135/giorno x 365)		
Numero di passeggeri fino a 9		
Traffico elicotteri		

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 13

Aero Club	X	
Attività di addestramento	X	
B.4. - Dati sulle Operazioni		
Attività di addestramento su aeromobili con MTOW >5,7 tonnellate		
Attività di noleggio aeromobili		
Infrastrutture, officine ed attività di manutenzione, riparazione, revisione e ricovera aeromobili con MTOW >5,7 tonnellate		
Presenza di basi, distaccamenti e comandi militari e/o Forze dell'Ordine esercenti attività istituzionali di volo		
Attività di volo antincendio		
Attività di lavoro aeree (agricolturale, industriale)		
Attività di collaudo e prove tecniche di aeromobili		
Attività di volo turistico (privato)	X	
Attività di volo con aerotaxi (commerciale, aviazione generale)		
Attività di soccorso ed emergenza		
Manifestazioni e spettacoli aeronautici (air-shows)		

Totale B	
-----------------	--

C - Valutazione del livello di minaccia	Scala di valutazione dell'Aeroporto	Note
Basso, Medio-Basso, Medio-Alto, Alto		

D - Presenza ed attività delle Forze dell'Ordine	Scala di valutazione dell'Aeroporto	Note
Presidio aeroportuale		
Presidio extra-aeroportuale		
Attività con compiti finalizzati avsec preventivi e reattivi (NCASP, Piano L.d.V)		
Attività esclusivamente generali finalizzate ad Ordine Pubblico ed Istituz.li		

Totale D	
-----------------	--

E - Valutazione finale del rischio	Punteggio
Totale B + C + D	

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 14

Allegato 3B

MOBULO B: matrice di rischio

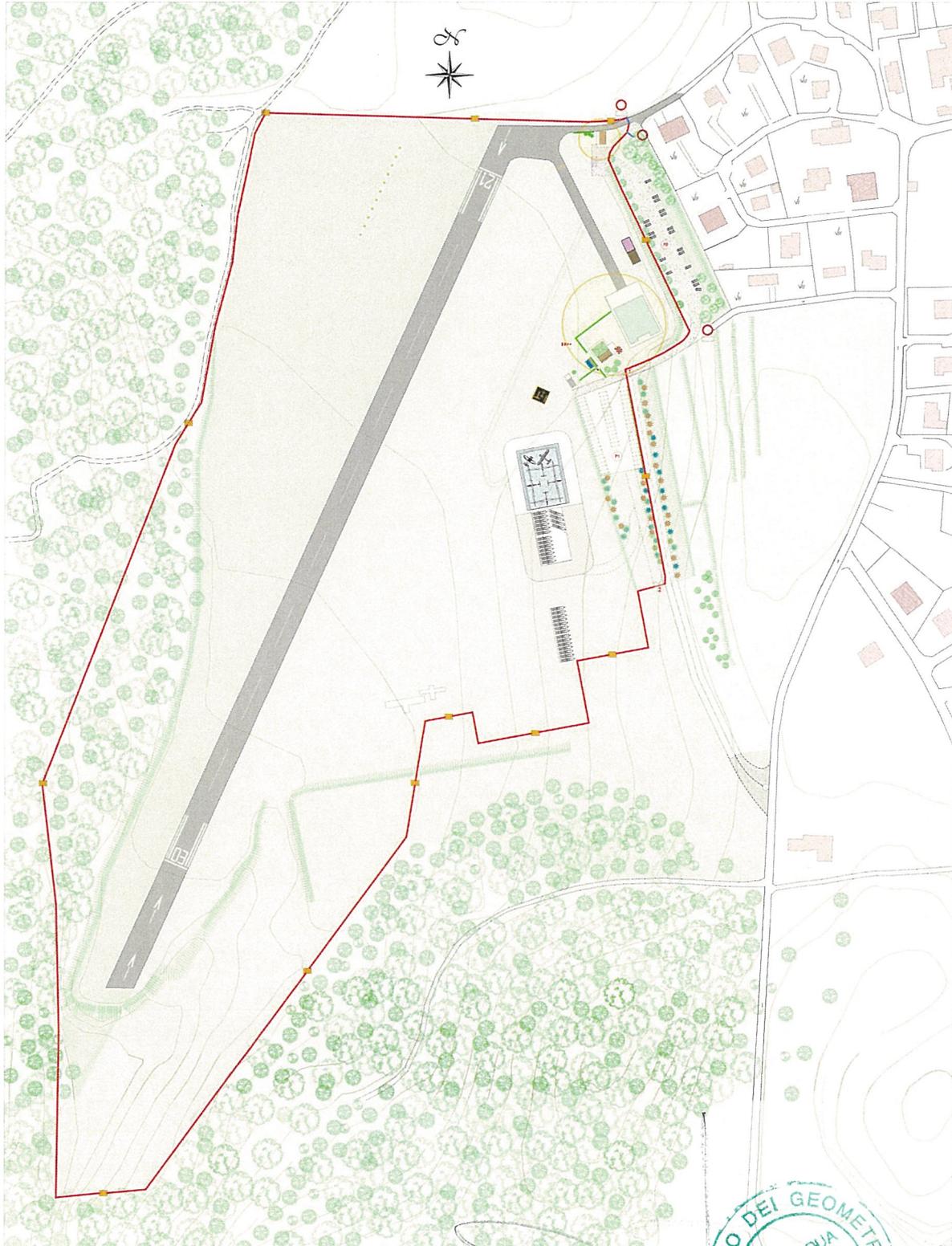
Misure e Procedure di Sicurezza Preventive richieste da implementare in ragione del punteggio totale conseguito al riquadro "E- Valutazione finale del rischio"

Elenco delle Misure e/o Procedure applicabili	Punteggio Conseguito e Categoria			
	0-50 Cat. 1	51 -80 Cat.2	81-100 Cat. 3	>100 Cat. 4
Misure e Procedure Generali				
F01 - Programma di Sicurezza dell'Aeroporto Minore (PSAM), da sottoporre alla Direz. Aeroportuale competente				
F02 - Scheda di Sicurezza dei soggetti/enti aeroportuali	X			
F03 - Programma di Monitoraggio Aeroportuale della Conformità	X			
Sicurezza dell'Aeroporto				
F04 - Recinzione e/o barriera fisica (naturale e/o artificiale) di separazione tra Landside ed Airside				
F05 - Sistemi di rilevamento perimetrici anti-intrusione				
F06 - impianti/sistemi di Illuminazione delle aree di movimento e dei siti aeroportuali				
F07 - Segnaletica aeroportuale di security	X			
F08 - Zonizzazione delle varie aree aeroportuali				
F09 - Procedure di chiusura edifici, manufatti, porte e varchi aeroportuali	X			
F10 - Tesseramento Aeroportuale degli Operatori				
F11 - Procedure di challenging	X			
F12 - Controllo Accessi Manuale e/o Elettronico				
F13-100% Screening delle persone e degli oggetti trasportati				
F14 - Random Screening delle persone e degli oggetti trasportati				
F15 -100% Screening dei veicoli				
F16 - Random Screening dei veicoli				
F17 - Presidio fisso Forze dell'Ordine				
Sicurezza degli Aeromobili				
F18 - Ispezione di sicurezza dell' aeromobile (search)				
F19 - Protezione aeromobili	X			
F20 - Hangars per ricovero aeromobili (da applicare in alternativa alla misura F19)	X			
Sicurezza dei Passeggeri e Bagagli				
F21 - Riconcilio Passeggeri e bagaglio				

PROGRAMMA DI SICUREZZA PER AEROPORTO MINORE

(circolare ENAC del 15/05/2013 - SEC 06)

Data emissione: aprile 2021 Pagina 16



Regolamento interno

Parte straordinaria

Codice dei volovelisti di Alzate Brianza (approvato dall'Assemblea Costituente del 16 luglio 1990)

Articolo 1. - L'aeroporto di Alzate Brianza dedicato a Giancarlo Maestri, in proprietà alla Cooperativa l'Aviemme, è stato realizzato per dare ai volovelisti la garanzia che il volo a vela sia prioritariamente il fruitore dell'aeroporto stesso e per potere dare impulso e sviluppo allo sport del volo a vela.

Articolo 2. - L'Aeroporto di Alzate Brianza è privato ed i soci piloti dell'Aeroclub Volovelistico Lariano (AVL) possono partecipare alla proprietà aeroportuale associandosi alla Cooperativa con le modalità proposte da questo Ente. In tal modo i soci AVL parteciperanno e contribuiranno alla gestione e allo sviluppo dell'aeroporto e della sua attività.

Articolo 3. - Praticare il volo a vela ad Alzate Brianza significa essere convinti che il volo a vela è uno splendido sport fatto di molte componenti tutte ugualmente importanti ed affascinanti: didattica, agonismo, performance, ricerca progettuale, costruzione, organizzazione in tutti i suoi molteplici aspetti. Nessuna di queste componenti può essere fine a se stessa, ma tutte devono confluire per porsi al servizio di quello che è l'ideale finale: fare dei volovelisti di Alzate Brianza autentici sportivi che possano compiutamente comprendere e far comprendere la sublime bellezza del volo veleggiato.

Articolo 4. - Volare ad Alzate Brianza deve rappresentare per tutti un momento di serenità e di gratificazione; ogni disputa interna eventuale deve essere evitata nel momento in cui non è più indirizzata a costruire ma a distruggere, ripudiando la faziosità e la tendenza all'affermazione dell'interesse individuale in contrasto con quello della collettività.

Parte ordinaria

Diritto

L'articolo 47\15 del decreto emesso dal Ministro dei Trasporti in data 2 Novembre 1987 recita testualmente: "A modifica di quanto determinato con il provvedimento ministeriale numero 114010 del 25 Luglio 1970, con il quale è stata autorizzata l'istituzione del campo di volo di Alzate Brianza, è ammessa in via generale sul predetto aerodromo attività didattica e sportiva con alianti a traino e motoalianti muniti di apparato radio senza alcuna ulteriore limitazione a enti o persone autorizzate all'espletamento di tale attività."

Premessa

L'Aeroclub Volovelistico Lariano, anche in applicazione degli accordi fissati in apposita convenzione sottoscritta con l'Ente proprietario del comprensorio definito "Aeroporto privato di Alzate Brianza" ed anche "G. Maestri" fissa nel seguente regolamento le norme attinenti l'attività di volo.

1. *Esercizio dell'aeroporto*

L'Aeroporto di Alzate Brianza è in esercizio all'Aeroclub Volovelistico Lariano (Associazione Sportiva Dilettantistica senza scopo di lucro) come riportato su AIP - Italia AD 2 LILB 1-1 Dati Amministrativi (Enav Spa).

La Cooperativa Volovelistica l'Aviemme - Ente proprietario del sedime e di tutte le infrastrutture necessarie e sufficienti per lo svolgimento dell'attività di volo - ha affidato l'esercizio e l'utilizzo dell'aeroporto attraverso apposita convenzione all'Aeroclub Volovelistico Lariano. Per regolamentare l'attività di volo nei giorni di apertura, l'AVL stabilisce la struttura organizzativa, le procedure aeroportuali, l'organizzazione per il rispetto delle medesime e commina le sanzioni disciplinari a chi non le rispettasse. Possono utilizzare l'aeroporto solo i soci AVL e altre persone dall'AVL stessa autorizzate.

2. *Attività*

L'attività ammessa, che si svolge sull'arco dell'intero anno, si suddivide in:

- ▲ Scuola di primo periodo, finalizzata al conseguimento della licenza di pilota di aliante;
- ▲ Scuola di perfezionamento, finalizzata al conseguimento dell'insegna FAI "C" d'argento,
- ▲ Attività sportiva ed agonistica, finalizzata all'allenamento ed alla realizzazione di voli di performance, al conseguimento delle insegne FAI superiori ed alla partecipazione alle gare di Club, Nazionali ed Internazionali;
- ▲ Attività turistica, con voli locali fini a se stessi;
- ▲ Stages di formazione, stages aperti a piloti di altri club anche stranieri, gare e manifestazioni sono stabiliti anno per anno dal Consiglio dell'Aeroclub.
- ▲ Attività di addestramento al traino alianti per piloti titolari di licenza PPL.

Gli orari in cui l'attività di volo si svolge sono i seguenti:



- ⤴ Nelle giornate di sabato, domenica e festivi l'attività ha inizio alle ore 08:30 (09:00 nei mesi invernali), con l'apertura dell'hangar e cessa in tempo utile per consentire il ricovero in aviorimessa dei mezzi di volo;
- ⤴ Nelle altre giornate gli orari sono concordati di volta in volta col responsabile dell'attività di volo.

3. Piloti, Allievi, Passeggeri

Sono ammessi all'attività di volo Piloti, Allievi Piloti e passeggeri in regola con la normativa vigente, specificamente:

- ⤴ I piloti debbono avere regolare posizione associativa, non avere debiti, avere la licenza di volo con la relativa annotazione e la visita medica in corso di validità secondo le norme DGAC, avere effettuato l'ultimo volo non oltre un mese dalla richiesta di nuovo volo. In caso contrario potrà essere richiesta l'effettuazione di un volo di controllo con istruttore o pilota esperto designato dal DS;
- ⤴ Gli allievi debbono essere associati, aver superato la visita medica, aver presentato tutta la documentazione necessaria all'inoltro della Pratica Primaria ed essere in regola con i pagamenti della scuola;
- ⤴ I passeggeri, accompagnati da un pilota che li farà volare a suo carico, non necessitano di ulteriori adempimenti, salvo la compilazione della apposita liberatoria.

4. Gestione degli aeromobili

- ⤴ I mezzi sociali a autorizzati da ENAC per l'impiego aeroscolastico sono gestiti tecnicamente da una CAMO (attualmente Glasfaser) e controllati da un operatore certificato con le modalità prescritte. Sono affidati al buon uso dei soci, comunque responsabili disciplinarmente ed economicamente (limitatamente alla franchigia assicurativa) dei danni causati agli stessi,.
- ⤴ I soci piloti, gli istruttori, i piloti trainatori sono tenuti alla puntuale e precisa compilazione del QTB (quaderno tecnico di bordo). I soli piloti trainatori possono compilare il QTB riassumendo i voli effettuati. **L'adempimento è richiesto obbligatoriamente da ENAC.**
- ⤴ I mezzi privati sono affidati ai relativi piloti i quali devono autocertificare la regolarità di tutta la documentazione e attrezzatura necessaria. Ogni pilota è responsabile per i controlli giornalieri e pre-volo eseguiti seguendo la prevista check-list. I controlli devono essere svolti dal pilota **prima** di portarsi in linea di volo.

5. Organico dell'attività di volo

La gestione dell'attività di volo è organizzata dai seguenti incaricati:

- ⤴ **Direttore Operazioni di Volo (DOV).** Nominato con delibera del Consiglio Direttivo, su proposta del Presidente, coordina e disciplina tutta l'attività di volo. Risponde del proprio operato al Presidente e organizza i turni di servizio. Si avvale della collaborazione dei Direttori di Linea ed opera in contatto con il Direttore della Scuola di Pilotaggio e con gli Istruttori.
- ⤴ **Vice DOV:** agisce con le prerogative del DOV in sua assenza o dietro sua indicazione
- ⤴ **Direttore di linea (DL).** Nominato dal DOV coordina e disciplina le operazioni di volo giornaliere dall'apertura dell'aviorimessa alla sua chiusura. Risponde del proprio operato direttamente al DOV e, ove questi non fosse presente, al Direttore della Scuola o al suo delegato. Ha l'obbligo della presenza in linea, ove dirige l'attività di volo e controlla la regolarità formale ed amministrativa dei piloti e degli



aeromobili. Gestisce le assegnazione delle macchine sociali, in accordo con le direzioni delle Scuole di primo periodo e di perfezionamento secondo la priorità delle richieste. Il DL ha facoltà di autorizzare o proibire qualsiasi azione connessa all'attività di volo della giornata (per es.: proibire un decollo). Dovendosi assentare dovrà comunicarlo al DOV, o al DS che dovrà nominare un sostituto sul campo.

- ▲ **Direttore della Scuola di pilotaggio (DS).** Nominato su proposta del Presidente, è responsabile della conduzione della Scuola nel rispetto del Regolamento dell'Organizzazione registrata. Risponde del suo operato esclusivamente al Presidente.
- ▲ **Istruttori.** Sono inseriti nel Disciplinare Scuola del Ministero dei Trasporti su proposta del Presidente. Dipendono direttamente dal DS che in caso di assenza è sostituito pienamente da uno di loro; tutti concorrono e collaborano con il DL al mantenimento della disciplina ed al rispetto dei regolamenti dell'attività di volo, della scuola e dei traini.
- ▲ **Trainatori.** Svolgono la loro attività coordinati dal Capo-Pilota trainatore che impartisce loro le direttive tecniche oltre che stabilirne i turni. Per le operazioni di navigazione e traffico devono attenersi alla Regolamentazione dei Traini. Per le operazioni di giornata prendono disposizioni dal DOV o DS.
- ▲ **Tabellista.** La tabella è organizzata dal DOV e dai DL che indicano le direttive cui attenersi. Il tabellista deve provvedere all'annotazione di tutti i voli in partenza ed in arrivo sull'aeroporto, con tutte le corrette indicazioni richieste, collabora col DL nel controllo formale ed amministrativo dei piloti. Se all'inizio dell'attività fosse assente, può essere sostituito da chiunque incaricato dal DOV o DS.
- ▲ **Addetto alla sicurezza.** E' nominato con delibera del Consiglio Direttivo su proposta del Presidente. Rileva, da posizione esterna all'organico, inconvenienti operativi, mancata o insufficiente applicazione delle norme nonché atti di indisciplina, facendone oggetto di rapporto riservato diretto al DOV, al DS e al Presidente. Intrattiene i rapporti con gli Enti Istituzionali per tutto ciò che concerne la sicurezza. Sollecita modifiche o integrazioni alle procedure ed ai regolamenti ogni qual volta lo ritenesse necessario.
- ▲ **Addetti al servizio antincendio:** il servizio antincendio è garantito sull'aeroporto dal personale appositamente abilitato al servizio antincendio privato aeroportuale, che opera con le dotazioni antincendio previste per legge.

6. Utenti

Tutti gli utenti ammessi a frequentare e ad usufruire dei servizi dell'aeroporto debbono essere soci dell'AVL e muniti dell'apposito tesserino di riconoscimento; sono ammessi anche i loro familiari e/o conoscenti solo se accompagnati e sotto diretta responsabilità del socio.

L'associazione è efficace dall'1 gennaio al 31 dicembre, il socio deve provvedere al rinnovo entro il 31 gennaio, in caso contrario perde tale qualifica. Dal primo gennaio e fino al rinnovo il socio non è ammesso all'attività di volo.

L'associazione implica la conoscenza di questo regolamento e la sua accettazione.

I soci si dividono in:

- ▲ Piloti, persone di qualsiasi età intestatari di licenza di pilota, in corso di validità.
- ▲ Allievi Piloti, ovvero gli iscritti alla Scuola di Volo
- ▲ Ordinari, persone maggiorenni, anche intestatari di licenza che abbiano chiesto il declassamento.
- ▲ Stagisti, riservato a piloti già associati ad altro AeroClub con presenza occasionale e limitata. Prima di poter volare da Solo-pilota dovranno effettuare un volo d'ambientamento su aliante biposto con la



supervisione del DS , di un suo delegato o del DOV, aver preso conoscenza dei Regolamenti di volo e dei relativi circuiti.

Tutti i soci sono tenuti a collaborare per il buon funzionamento dell'Aero Club, tenendo un comportamento disciplinato e corretto, nel massimo rispetto della sicurezza, avendo anche rispetto e cura delle infrastrutture, dei mezzi e delle attrezzature di volo. E' dovere di ognuno controllare che tutti agiscano in tal senso: eventuali danni causati per leggerezza od uso scorretto saranno addebitati e i relativi autori saranno colpiti da provvedimento disciplinare.

7. Logistica

I servizi logistici sono in buona parte affidati all'utilizzo diretto dei soci, necessita pertanto da parte di tutti autodisciplina perché funzionino.

Le automobili devono essere parcheggiate **da tutti obbligatoriamente** nelle aree adibite a parcheggio. L'uso delle auto sul campo è consentito esclusivamente per il traino di alianti e \ o di rimorchi o di mezzi a supporto dell'attività di volo, avendo cura di non danneggiare il manto erboso.

L'accesso al campo è regolato da due sbarre chiuse con lucchetto, ogni giorno l'ultimo ad uscire deve controllare la loro chiusura.

Al momento del ricovero i mezzi e le attrezzature di volo devono essere rispettivamente disarmati e riposte come segue:

- ⤴ I trainatori e i motoalianti puliti e coi serbatoi pieni;
- ⤴ Gli alianti lavati e protetti col copricapottina;
- ⤴ Le batterie poste sotto carica nell'apposito locale;
- ⤴ Le radio portatili messe negli appositi siti sotto carica;
- ⤴ I cavi di traino arrotolati nell'apposita rastrelliera in hangar;
- ⤴ I paracadute, posti ordinatamente sull'apposito scaffale in aula.

8. Inizio attività giornaliera

L'attività inizia di norma con l'apertura dell'hangar e, sotto la sorveglianza del DS, DOV o DL, a cura dei soci si provvede a portare all'aperto i mezzi di volo interessati all'attività.

Il DL, già presente, deve attivare tutti i servizi necessari e precisamente:

- ⤴ Il controllo di idoneità da parte del personale appositamente autorizzato da ENAC dei mezzi a disciplinare, con relativa annotazione sugli appositi registri.
- ⤴ Il servizio antincendio di prevenzione nella messa in moto dei velivoli a motore.
- ⤴ Il servizio di tabella.
- ⤴ La postazione radio fissa, sulla frequenza di Mhz 123.5.
- ⤴ La postazione mobile Radio Alzate, su 123.5 Mhz, in mano al DL stesso che, salvo esplicito incarico temporaneo a terzi, gestirà ufficialmente la frequenza per tutta la giornata fino alla chiusura dell'attività.
- ⤴ Il servizio di assistenza di linea, composto dai soci, ha lo specifico incarico di assistere le persone sull'aliante in decollo e controllare che tutto si svolga correttamente.

I mezzi di traino vengono messi in moto, servizio antincendio presente, nell'area delimitata a ovest del raccordo. In questa stessa area devono essere avviati e riscaldati tutti gli altri mezzi provvisti di motore. Il riscaldamento dei motori dei traini deve essere effettuato nell'area di parcheggio a lato della testata sud. Queste aree sono state scelte per motivi di sicurezza e contenimento del rumore verso il vicino abitato, eventuali diversificazioni terranno conto di tali esigenze .

9. Accesso alla linea di volo per l'attività, schieramenti, notifiche

L'assegnazione dei mezzi sociali verrà attuata sempre dal DL, sulla base dell'elenco delle richieste compilato in tabella, tenuto conto delle esigenze del DS o dal responsabile della scuola di Secondo Periodo.

Gli alianti dovranno accedere alla linea con l'equipaggio già in cabina, con i controlli pre-volo già effettuati ed il buono di traino sul quale devono essere applicati i bollini di traino attestanti il pagamento anticipato del traino già consegnato all'incaricato della compilazione della tabella (tabellista): **in caso contrario l'aliante verrà accordato allo schieramento.**

La notifica di volo via radio serve a comunicare al tabellista e al pilota trainatore tutti i dati del volo stesso, è obbligatoria e deve contenere:

- ♣ Marche civili dell'aeromobile;
- ♣ Se uno solo a bordo , nominativo pilota;
- ♣ Se in due, nominativo comandante e altro pilota, oppure (se volo passeggero) comandante più indicazione di "volo turistico";
- ♣ Quota di sgancio presunta; in caso di successiva variazione questa deve essere comunicata dal trainatore durante il rientro;

Alzate Radio darà conferma dell'avvenuta ricezione della notifica di volo.

I motoalianti saranno parcheggiati a fianco dei trainatori, lato ovest pista, da dove, fatti tutti gli opportuni controlli prevolo e l'eventuale riscaldamento motore, faranno la dichiarazione di volo prima di comunicare l'allineamento in pista e il successivo decollo.

10. Descrizioni, norme per i decolli, circuitazione, prescrizioni

Sulla Carta dell'aeroporto (vedi mappa 2) sono identificate:

- ♣ Pista in asfalto, direzione 03 \ 21;
- ♣ Due fasce erbose ai lati;
- ♣ Il parcheggio trainatori e motoalianti;
- ♣ La linea di demarcazione per l'accensione di motori, a est della pista;
- ♣ Il raccordo pista sulla testata nord;
- ♣ La piazzola di sosta sulla testata sud.

La direzione di decollo ed eventuali limitazioni sono stabilita dal DS e dal DL a seconda delle situazioni.



- ⤴ Vento proveniente da qualsiasi direzione con intensità massima 5 nodi, oppure con intensità superiore fino a 25 nodi proveniente dal settore compreso tra 170° e 250°: **i decolli avvengono per la 21.**
- ⤴ Vento proveniente dal settore compreso tra 330° e 90° con intensità tra 5 e 25 nodi: **i decolli avvengono per la 03.**
- ⤴ Vento laterale superiore ad 8 nodi e frontale superiore a 25 nodi: **i decolli sono sospesi.**

In decollo e durante il traino l'aliante deve mantenere il contatto radio col traino e con Alzate Radio, perciò si mantiene sulla frequenza di 123.500 Mhz. Dopo lo sgancio può cambiare passando sulla frequenza volovelistica sportiva 123.375 Mhz.

Qualora un aeromobile sia richiamato a terra, questi dovrà immediatamente e prontamente uniformarsi.

E' vietato il sorvolo dell'abitato di Verzago ad una quota inferiore ai 400 m QFE Alzate.

Nelle vicinanze dell'Aeroporto al di sotto della quota di 300 m QFE è obbligatorio spiralarlo a sinistra.

Sono vietate tutte le manovre acrobatiche.

Sono consentiti stalli, manovre di recupero da viti incipienti, manovre di recupero da spirali picchiate, virate sfogate, con le note precauzioni e quota minima di 500 metri.

La circuitazione di atterraggio è riportata nell'allegato. Si ricorda che la quota minima di sicurezza sulla verticale del punto di prenotazione è di 250 metri.

Allegati :

- ⤴ mappe circuiti decollo e atterraggio
- ⤴ mappa aeroporto

Alzate Brianza , 27 ottobre 2014