



# **Riassunto procedure di pilotaggio**

(secondo protocollo d'intesa GMSC e Ultraleggeri)

Documento non "ufficiale" a informazione esclusiva del gruppo

a cura di Stefano Nicelli

(Rev. 16.03.2022)

## Premessa

Questo documento ha lo scopo di chiarire ai soci del Gruppo Modellisti Sportivi Ceriano Laghetto (GMSL) le nuove norme di comportamento e di pilotaggio dei nostri aeromodelli, redatte e che verranno presentate all'Enac in accordo con il campo volo ultraleggeri di Cogliate, per gestire in sicurezza la convivenza dei due campi. **Non è pertanto il documento ufficiale** ma solo una interpretazione di esso per informazione e maggiore chiarezza.

## Cosa fare per pilotare

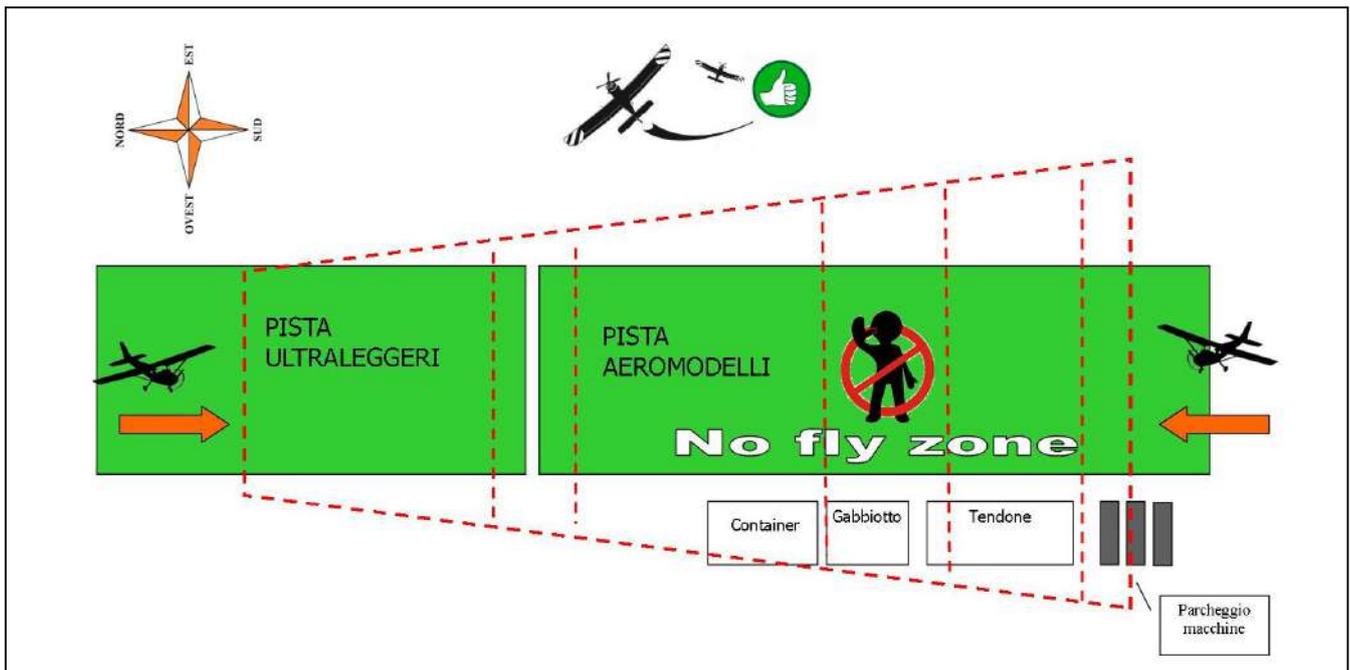
### Attività iniziali

- 1) Come già previsto dal nostro regolamento, per poter pilotare al campo occorre essere almeno in due. Uno dei due avrà il compito di controllare costantemente lo spazio aereo e avvertire il pilota di turno (che rimane comunque l'unico responsabile della condotta del volo) di eventuali movimenti nell'area: decolli e atterraggi (sia da Nord che - soprattutto - da Sud) degli ultraleggeri, presenza di velivoli in volo ecc. Lo farà sia visivamente che ascoltando le comunicazioni radio.
- 2) Alzare la manica a vento, accendere la radio (comunicazioni aerei) e posizionarla presso l'area di pilotaggio (zona con piastrelle a terra).
- 3) ►► Informare il campo ultraleggeri dell'**inizio attività di volo** tramite un messaggio sulla chat *Presenze campo* del nostro Gruppo. Il messaggio può essere di questo tipo: *Inizio attività volo aeromodelli ore 14.00.*
- 4) ►► Attendere conferma di lettura messaggio.

### Attività di volo

- 1) Prima di decollare, controllare bene che non ci sia un ultraleggero in decollo o atterraggio. Nel caso ci fosse, **attendere il completo decollo o atterraggio di esso**. Se invece non c'è si può decollare.
- 2) Le nuove regole stabiliscono un'area (trapezoidale) in cui *ufficialmente* non dovrebbero esserci i nostri modelli in caso di presenza di ultraleggeri. Vedi figura 1 che andrò a spiegare. Tale figura è solo a titolo di spiegazione. Le misure e le proporzioni sono in questo caso da intendersi unicamente a titolo indicativo.

FIGURA 1



Come si può vedere, viene tracciato un trapezio ideale in rosso e tratteggiato che coinvolge la pista degli ultraleggeri e la nostra. In caso di decollo, avvicinamento e atterraggio degli ultraleggeri, le norme stabiliscono che l'aeromodello in volo deve atterrare il più velocemente possibile. Se tuttavia ciò non fosse possibile, **occorre che l'aeromodello si allontani il più possibile verso Est (zona di fronte all'area pilotaggio)** e lì resti in volo fino alla completa operazione di decollo, atterraggio. O comunque fino a quando l'area *No fly zone* è effettivamente sgombra. Poi può tornare a impegnare il nostro circuito. La cosa diventa di fondamentale importanza soprattutto in fase di decollo da pista 18 (da Nord) e di atterraggio da pista 36 (da Sud). In quest'ultimo caso è infatti scontato che l'ultraleggero passi sopra la nostra pista.



**ATTENZIONE:** Per reali pericoli di incidenti, è fatto divieto categorico di decollare e con il modello RC in contemporanea con il decollo e atterraggio di un ultraleggero. In questo modo i due velivoli si troverebbero infatti una sopra l'altro, creando una situazione di reale pericolo. Chi non riesce ad atterrare, deve evitare di procedere parallelo all'aereo in decollo quando lo stesso è in prossimità della nostra pista, ma deviare in modo evidente verso Est.

- 3) Una volta conclusa l'attività di volo di tutti, nel momento in cui si ritira la manica a vento, occorre inviare un messaggio di **fine attività di volo** sempre sulla medesima chat *Presenze al campo*. Il messaggio può essere di questo tipo: *Fine attività volo aeromodelli ore 17.00*.



## NOTE IMPORTANTI

- L'accompagnatore del pilota (cioè colui che controlla lo spazio aereo e tiene monitorata la radio) deve farlo realmente! Non serve che qualcuno venga ad esempio con moglie, sorella o fidanzata e quest'ultima passa il tempo sul cellulare senza prestare attenzione a quello che succede.
- Il rispetto di queste procedure di sicurezza è fondamentale per l'esistenza stessa del campo. Eventuali situazioni di pericolo create dall'incoscienza, dalla superficialità o dall'arroganza, possono determinare davvero la chiusura immediata e definitiva del campo.
- Si invitano tutti, pertanto, a usare sempre **buon senso, prudenza e professionalità**. Come mi dissero a militare, "se devi scegliere tra te e il tuo fucile, ricorda che un fucile si costruisce in due ore; un uomo in vent'anni". Quindi, nel caso di emergenza, la vita umana dei piloti e dei loro passeggeri **viene sempre al primo posto rispetto al tuo modello** (come richiesto peraltro dalla normativa EASA).

Tali norme verranno in ogni caso spiegate nel dettaglio a tutti i soci, in occasione del primo incontro collettivo (assemblea, riunione) e chiarite ulteriormente se necessario.

*Grazie per la vostra attenzione*

*Stefo M.*