REGOLAMENTO ATTUATIVO DELL'AVIOSUPERFICIE AVRO RIVOLI DI OSOPPO LIKH1

1. PREMESSA:

AVRO Srl è la società titolare del diritto di proprietà del compendio volovelistico denominato A.V.R.O. di Rivoli di Osoppo – di seguito *"l'Aviosuperficie"*. La suddetta Aviosuperficie risulta così composta:

a) complesso immobiliare adibito a Clubhouse comprensivo di una sala briefing ed un'aula contenente un simulatore FTD A320, una torre di controllo e radio, tensostruttura esterna, immobile adibito a hospitality/ristorante, un piazzale esterno asfaltato adibito a parcheggio auto;
b) una pista in asfalto con dimensione di 850 x 18 metri – orientamento **02/20**;
c) una pista in erba con dimensione di 550 x 30 metri – orientamento **02/20**;
d) superficie in erba con possibilità di essere adibita a parcheggio per alianti e velivoli a motore di piccole dimensioni;
e) tre hangar per il rimessaggio velivoli;
f) un distributore di carburante Avio self service (Jet A1, Verde, AVGas);
g) una piazzola in cemento adibita ad eventuale parcheggio elicottero;

La Aviosuperficie è dotata inoltre di:

a) stazione meteo e radio adibita a generiche informazioni TBT (terra – bordo – terra) con operatività saltuaria, nei giorni festivi, o su chiamata – **frequenza 122.610 Mhz**;
b) automezzo antincendio Kangoo 4X4 munito di impianto schiumogeno e polveri idoneo ad espletare un servizio di primo presidio antincendio;

2. DISPOSIZIONI GENERALI APPLICABILITA' DEL PRESENTE REGOLAMENTO

Il presente Regolamento si applica a tutti i soggetti che a vario titolo operano all'interno dell'Aviosuperficie. A titolo esemplificativo e non esaustivo: Clienti, Hangarati, Dipendenti e Soci della Società AVRO Srl, Volontari della Fondazione Lualdi Aerospazio ETS, Tesserati della SSD VOLARE

a R.L., frequentatori, simpatizzanti e fornitori.

3. GESTORE

Il gestore dell'Aviosuperficie ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 01/02/2006 intitolato "*Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968n n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio*" è stato individuato nella persona del Signor Paolo Marcutti, telefono: +39 3358786604 frequenza radio: 122.610 Mhz (di seguito il "*Gestore*").

Al gestore è assegnato il compito di controllo e di gestione operativa nell'ambito medesimo, per quanto riguarda:

- Infrastrutture – sedime aeroportuale;
- Rapporti con i proprietari, collaboratori, utilizzatori ed esterni;
- Servizio anti incendio;
- Rapporti con gli affittuari degli hangar;
- Riscossioni per atterraggi, parcheggi esterni;
- Applicazione del presente regolamento;
- Interventi di piccole e medie manutenzioni sulle infrastrutture;
- sfalcio dell'erba e decoro del sito.

Il GESTORE stilerà rapporti su fatti o comportamenti che violino in modo significativo le norme del presente Regolamento.
Il rapporto sarà trasmesso all'Amministratore Unico di AVRO Srl, che adotterà le decisioni opportune e le comunicherà agli interessati.
Il GESTORE mantiene costanti rapporti informativi con l'Amministratore Unico di AVRO Srl per tutto quanto concerne le infrastrutture e le attività effettuate sull'Aviosuperficie.

4. PIANO GESTIONALE DI UTILIZZO DELL'AVIOSUPERFICIE.

AVRO Srl ed il GESTORE, nell'impossibilità di intervenire direttamente nell'attività di gestione e mantenimento dell'Aviosuperficie, può affidare alcuni servizi di gestione a terzi così individuati e distinti:

- Operatività e verifiche delle infrastrutture dell'Aviosuperficie, servizio radio ai volontari della FONDAZIONE LUALDI AEROSPAZIO ETS che garantiscono con spirito di liberalità la disponibilità a gestire tali servizi con propri volontari allorquando dovesse ravvisarsi la mancanza

di presidio; (i volontari della Fondazione che prestano la loro attività di supporto/servizio devono essere opportunamente formai e sono responsabili del loro operato)

- Presidio antincendio attualmente gestito direttamente AVRO Srl per tramite del GESTORE il servizio potrà essere svolto da personale opportunamente formato. Il presidio antincendio è disponibile su richiesta;
- Il servizio di rifornimento carburante è concesso alla TURRA PETROLI SRL. Il servizio di erogazione di carburante avviene in modalità self service a cura e sotto la sola responsabilità del pilota.

5. USO E UTILIZZO DELL'AVIOSUPERFICIE

Orario e apertura degli uffici dell'Aviosuperficie.
L'Aviosuperficie è aperta tutti i giorni dall'alba al tramonto. Il presidio del GESTORE o persona delegata alle attività operative è presente dal martedì alla domenica. Lunedì l'aviosuperficie è senza presidio.
Durante la pausa di mezzogiorno dei giorni di attività – ore 13:00 alle ore 14:00 non saranno garantiti il servizio radio e la presenza dell'addetto a servizio.
Durante i giorni di assenza del GESTORE, i locali saranno chiusi. Gli eventuali utilizzatori autorizzati ad effettuare attività, dovranno chiudere porte degli uffici ed hangar durante la loro assenza. Le chiavi per l'apertura delle porte e cancelli in Aviosuperficie, sono tessere magnetiche ad uso personale. Questa tessera non può essere utilizzata da più persone. Si ricorda di tenere i locali in ordine. Ogni eventuale anomalia dovrà essere immediatamente segnalata al GESTORE.
L'Aviosuperficie sarà chiusa nei giorni di Natale e Capodanno.

Utilizzo
Possono atterrare aeromobili ad ala fissa e rotante, alianti, ultraleggeri V.D.S. muniti di radio con frequenza aeronautica non aventi base a Rivoli previa telefonata al GESTORE & richiesta di PPR per:

- verifiche condizioni pista;
- verifica condizioni metereologiche;

L'atterraggio di ultraleggeri V.D.S. non provvisti di radio, non è autorizzato salvo contatti telefonici preventivi con il GESTORE , con il quale saranno stabiliti accordi precisi sull'orario di arrivo dell'aeromobile.

L'Aviosuperficie è proprietà privata, pertanto è vietato l'ingresso agli estranei e l'atterraggio a tutti i velivoli non autorizzati. I cancelli di accesso alla Aviosuperficie, per motivi di sicurezza,

dovranno essere sempre chiusi; l'accesso alle persone sarà permesso solo tramite il cancello pedonale.
E' ammesso l'ingresso dei soggetti di seguito distinti:

- Clienti hangarati, proprietari ed esercenti di aeromobili, titolari di un contratto di hangaraggio, piloti e loro ospiti, volontari di Fondazione Lualdi Aerospazio ETS, ai quali sarà rilasciata apposita chiave magnetica per l'ingresso all'interno il sedime aeroportuale;
- Clienti titolari di un contratto di appalto ovvero dipendenti/tecnici delle officine di manutenzione che occupano le zone ben delineate negli hangar;
- I fruitori dei servizi, in quanto utilizzatori, hanno il permesso di accesso al sedime aeroportuale previa comunicazione al gestore;
- Chiunque entri all'interno del sedime aeroportuale, senza averne titolo, si assume ogni responsabilità in ordine al rispetto delle norme del presente regolamento e in ordine ad eventuali incidenti occorsi durante la violazione delle stesse norme;
- Proprietari ed esercenti ovvero fornitori ed utilizzatori che introducono terze persone ovvero loro ospiti, all'interno del sedime aeroportuali si assumono ogni responsabilità in ordine al rispetto delle norme del presente regolamento e in ordine ad eventuali incidenti occorsi della violazione delle stesse norme.
- In ogni caso i soggetti terzi – non autorizzati all'ingresso ovvero siano introdotti con la complicità o tramite di clienti/fornitori - presso il sedime aeroportuale terranno manlevata la società AVRO Srl e la FONDAZIONE LUALDI AEROSPAZIO E.T.S. , da qualsiasi danno, di qualsivoglia natura ed entità possa derivare in conseguenza della loro condotta.
- Il personale di sanitario/elisoccorso/ambulanza;
- I piloti e loro accompagnatori provenienti da altri aeroporti;
- I mezzi di servizio per pulizia e manutenzioni (taglio erba, spalatura neve, lavori) autorizzati dal GESTORE ad introdursi e ad operare sull'Aviosuperficie.

Le persone estranee potranno accedere all'interno dell'Aviosuperficie solo ed esclusivamente in questi casi:

1. manifestazioni e raduni in occasione dei quali saranno ospitate in spazi specifici di sicurezza, con apposita segnaletica orizzontale e verticale che costituirà limite invalicabile di attraversamento;
2. se accompagnate da personale di servizio potranno accedere agli uffici ma non potranno liberamente sostare e/o muoversi su piazzali, zone di rullaggio e pista; i minori dovranno sempre essere accompagnati dai genitori; non potrà accedere all'Aviosuperficie alcun tipo di animale;

Nessun veicolo privato o pubblico potrà accedere all'interno dell'Aviosuperficie fatti salvi i seguenti

casi:

- veicoli di servizio adibiti all'uso interno dell'Aviosuperficie;
- veicoli muniti di permesso temporaneo rilasciato dal gestore;
- Ambulanze e automezzi di soccorso in servizio.

I veicoli adibiti all'uso interno che per ragioni di servizio debbono percorrere i piazzali, le vie di rullaggio e la pista dovranno prevedere a bordo una radio portatile sintonizzata sulla frequenza **122.610 Mhz**.

6. ADDETTI AL CONTROLLO DELL'AVIOSUPERFICIE.

Il controllo dell'Aviosuperficie è di competenza del GESTORE che si avvale della collaborazione dei dipendenti di AVRO Srl e dei volontari della FONDAZIONE LUALDI AEROSPAZIO E.T.S. nelle giornate di scopertura di presidio, durante le manifestazioni e su chiamata.

Requisiti del personale addetto ai servizi che si svolgono sulla Aviosuperficie:

1. Personale che abbia conseguito la maggiore età;
2. Piena conoscenza del regolamento e accettazione di esso mediante sottoscrizione;

Compiti del personale addetto al servizio dell'Aviosuperficie:

1. Controllo del sedime aeroportuale;
2. Controllo delle infrastrutture;
3. Compilazione dei registri giornalieri di controllo carburante;
4. Segnalazione al GESTORE di danni e anomalie;
5. Eventuale supporto durante le anomalie riscontrate per la distribuzione di carburante;
6. Servizio Radio. Il Servizio Radio fornisce ausili in merito ad osservazioni meteo della zona dell'Aviosuperficie. La frequenza **122.610 Mhz** è riservata a messaggi aeronautici inerenti al traffico aereo e a terra. L'addetto al servizio potrà discrezionalmente fornire solo informazioni al traffico in volo e a terra, sia in arrivo o in partenza che di passaggio. Dovrà invece dare informazioni ai servizi a terra operanti sull'Aviosuperficie. Il servizio radio è **autorizzato solo** a fornire informazioni/indicazioni e **non ad impartire** ordini a piloti dei velivoli, **che restano gli unici responsabili della condotta di volo**.

7. Il GESTORE avrà inoltre l'onere di supervisionare il registro voli, verificando che ogni pilota adempia alle registrazioni dei voli previste dalla normativa.

7. PROCEDURE DI COMPORTAMENTO A TERRA E USO DEGLI HANGAR E DEL DISTRIBUTORE DI CARBURANTE

1 - All'interno del sedime aeroportuale **è severamente vietato fumare**.

2 - Le persone fisiche non potranno accedere alla pista ed alle fasce erbose laterali a piedi.

3 - Le macchine di servizio autorizzate potranno accedere sulla pista e sulle fasce erbose solo per il controllo dei perimetri, per il soccorso ed il trasporto di persone alle testate della pista. L'utilizzatore del veicolo dovrà essere preventivamente autorizzato dal GESTORE ed avere sempre una radio sintonizzata accesa sulla frequenza 122.610 e controllare visivamente che non vi siano aeromobili in movimento, in avvicinamento e finale. Dovrà mantenere una velocità sempre moderata e congrua alle necessità, tale che non rechi danno o pericolo a sé stesso e ad altri.

4 - I Clienti possono utilizzare gli hangar nelle modalità e nei termini concordati in apposito contratto con la società A.V.R.O. S.r.l.

5 - In tutti i casi, è fatto espressamente divieto ai fruitori di:

a) fumare e/o utilizzare fiamme libere all'interno dell'hangar;
b) rifornire gli aeromobili all'interno dell'hangar;
c) lasciare aperti i portoni su entrambi i lati degli hangar;
d) depositare contenitori o qualunque recipiente di carburante, lubrificante o liquidi infiammabili all'interno degli hangar;
e) movimentare aeromobili di proprietà di terzi presenti negli hangar senza averne ricevuto il relativo consenso;
f) lasciare rifiuti di ogni genere e/o natura all'interno dell'hangar;
g) entrare nell'hangar con il motore acceso;
h) parcheggiare carrelli all'interno dell'hangar;
i) abbandonare aeromobili all'esterno dell'hangar;
j) avviare gli aeromobili con il flusso dell'elica rivolto verso l'hangar;
k) eseguire ogni tipo di lavorazione a caldo sugli aeromobili;
l) lasciare apparecchiature elettriche sotto tensione incustodite;
m) usare apparati di verniciatura a spruzzo;
n) lasciare beni di proprietà o di terzi all'esterno degli armadietti agli stessi assegnati;
o) utilizzare la struttura metallica del fabbricato per l'ancoraggio di mezzi di sollevamento;
p) porre in essere attività di manutenzione che arrechino disturbo alla movimentazione ed al ricovero degli altri aeromobili.

6 - I Clienti/utilizzatori hanno l'obbligo di:

a) mantenere in ordine e priva di ostacoli la propria zona di hangaraggio;

b) dotare gli aeromobili di apposita barra di traino;

c) chiudere i portoni dell'hangar con i relativi blocchi;

d) chiudere sempre porte e portoni degli hangar;

e) raccogliere e smaltire a proprie spese i rifiuti generati dalla manutenzione dei propri aeromobili;

7 - Il rifornimento dell'aeromobile presso il distributore di carburante dovrà essere eseguito in autonomia dai Clienti con le modalità descritte dal gestore del distributore;

In ogni caso è vietato il rifornimento dell'aeromobile con motore acceso con persone a bordo ed in locali chiusi ovvero rifornire i mezzi con taniche all'interno degli hangar,

È severamente vietato fumare in prossimità del distributore di carburante e su tutta l'area dell Aviosuperficie. Non possono entrare all'interno autobotti private per rifornire velivoli ad ala fissa o ala rotante.

8. - L'area per le operazioni di montaggio e preparazione Aliante può ospitare fino a 30 alianti circa con apertura alare massima di 20/25 metri (vedi foto all'interno del perimetro rosso).

In questa zona è obbligatorio effettuare i controlli pre-volo, prima di procedere con il rullaggio verso la zona di decollo (tramite l'unica via segnalata da una freccia Blu). Leggere le "*Procedure di rullaggio testa pista 02 e 20 per gli Alianti*"**.**

Infine sono previste **due zone per caricare acqua** nelle ali (**Ballast Point**) segnalate in questa cartina da due punti in verde.

8. EMERGENZE.

Durante il servizio di gestione radio potrebbero verificarsi delle emergenze relative ad aeromobili o piloti in difficoltà, oppure problemi all'interno delle infrastrutture Aeroportuali.

Tipologia di emergenza:

1 - Problemi tecnici all'aeromobile;

2 - Malore del pilota;

3 - Incendi ad infrastrutture ed aeromobili a terra;

Per quanto riguarda le situazioni indicate nei punti 1 e 2, a seguito di un contatto radio ricevuto (MAY DAY ripetuto tre volte) l'operatore del servizio radio dovrà richiedere tutte le informazioni riguardanti la tipologia dell'aeromobile, la sua posizione e le decisioni che il pilota andrà ad adottare.

Dovranno essere date tutte le assistenze possibili.

Dovrà essere imposto il silenzio radio agli eventuali aeromobili in volo e comunicata una frequenza alternativa.

Si dovranno immediatamente allertare (a mezzo telefono) i mezzi di soccorso prioritari (Vigili del Fuoco, servizio 118, NUE 112) ed il GESTORE se non presente oltre che l'Amministratore Unico della società AVRO Srl.

Nell'eventualità l'addetto al servizio radio constati visivamente anomalie su di un aeromobile in volo (fumo, fiamme, condotta di volo inusuale) e non possa effettuare un contatto radio, dovrà immediatamente allertare i mezzi di soccorso (Vigili del Fuoco, servizio 118, NUE 112).

All'interno della sala radio saranno posti dei cartelli che indicheranno le modalità di comportamento ed i numeri telefonici di emergenza da utilizzare.

Per quanto riguarda le situazioni indicate al punto 3, si dovrà procedere in questo modo:

- Chiamare immediatamente il NUE 112 allertare immediatamente i mezzi di soccorso ed emergenza;
- Verificare, se possibile, la vastità e gravità dell'incendio in corso;
- Interrompere immediatamente, se possibile, l'alimentazione elettrica;
- Intervenire con i mezzi anti incendio a disposizione (manichette ed estintori) con la massima cautela se l'incendio sia di modesta entità;
- Se l'incendio fosse di vaste proporzioni, allontanarsi immediatamente e porsi in zona di sicurezza.

Raccomandazione: in queste situazioni, l'addetto dovrà mantenere la calma e dovrà assicurare la massima collaborazione a chi è in difficoltà. La tempestività in questi casi può evitare delle tragedie.

9. INCIDENTI.

Potrebbero verificarsi all'interno oppure all'esterno del sedime aeroportuale. In ogni ipotesi l'addetto al servizio dovrà darne **immediata comunicazione al GESTORE** e attivare i servizi di emergenza **chiamando tempestivamente il NUE 112.**

Nel caso l'incidente si verificasse all'interno dell'area Aeroportuale, l'addetto al servizio dovrà immediatamente interrompere l'attività di volo, salvo permettere eventuali atterraggi se possibile.

L'addetto, in seguito, dovrà stilare un rapporto sull'incidente avvenuto assistito da eventuali testimoni presenti all'accaduto e dalle persone coinvolte, se possibile.

Nel caso l'incidente si verificasse all'interno dell'area Aeroportuale è obbligatorio contattare Agenzia Nazionale Sicurezza Volo https://ansv.it/ (ANSV) tel 06 82078207 operativo H24

In nessun caso le persone coinvolte, potranno allontanarsi finché non è stato stilato il rapporto.

10. SANZIONI DISCIPLINARI

Le sanzioni disciplinari vengono promosse dal GESTORE che si coordina con l'Amministratore Unico di AVRO SRL. Esse consistono nel richiamo verbale e nella sospensione temporanea e nella radiazione dalla attività di volo che si svolge nella Aviosuperficie.

1 - Richiamo verbale: è di competenza esclusiva del RESPONSABILE OPERATIVO che lo adotta in ipotesi di violazioni di lieve entità delle norme del regolamento dell'Aviosuperficie.

2 - Sospensione dalla attività di volo: il provvedimento è adottato dall'Amministratore Unico di AVRO Srl, su suggerimento del GESTORE, nei confronti di chi risulti recidivo rispetto a precedenti richiami verbali e per la violazione delle medesime norme per le quali il richiamo verbale era già stato inflitto. La sospensione è irrogata per un periodo non inferiore a uno e non superiore a sei mesi.

3 - Radiazione dalla attività di volo nell'Aviosuperficie: essa è inflitta a chi incorra in violazioni alle norme regolamentari ritenute gravi o gravissime e suscettibili di recare danni e/o pericolo alle persone, ai velivoli o alle strutture dell'Aviosuperficie.

Modalita' di irrogazione delle sanzioni disciplinari.

1 - Il richiamo verbale del GESTORE non è soggetto a reclamo.

2 - La sospensione dalle attività di volo è comunicata da AVRO Srl in forma scritta all'interessato. Il destinatario della sanzione disciplinare può proporre reclamo all'Amministratore Unico di AVRO Srl. nel termine di cinque giorni dal ricevimento della sanzione disciplinare.

L'Amministratore Unico di AVRO Srl può confermare, modificare o revocare il provvedimento

disciplinare con atto motivato.
3 - La radiazione dall'attività di volo sull'Aviosuperficie è adottata dall'Amministratore Unico di AVRO SRL su proposta del GESTORE. L'interessato può proporre reclamo all'Amministratore Unico di AVRO Srl Spa nel termine di cinque giorni dal ricevimento della comunicazione della sanzione disciplinare. L'Amministratore Unico di AVRO Srl decide sul reclamo con atto motivato. Le decisioni previste dal punto 2 e 3 che precedono, sono comunicate per scritto alla persona colpita dalla sanzione disciplinare.

11. PROCEDURE DI PARCHEGGIO E RULLAGGIO A TERRA

Procedure Aeromobili:
Gli aeromobili sono differenziati tra ad ala fissa e ad ala rotante (esposizione in capitolo a parte);
Gli aeromobili ad ala fissa si suddividono a loro volta in:

A. Alianti
B. Aerei a motore e Motoaliante
C. Ultraleggeri V.D.S.

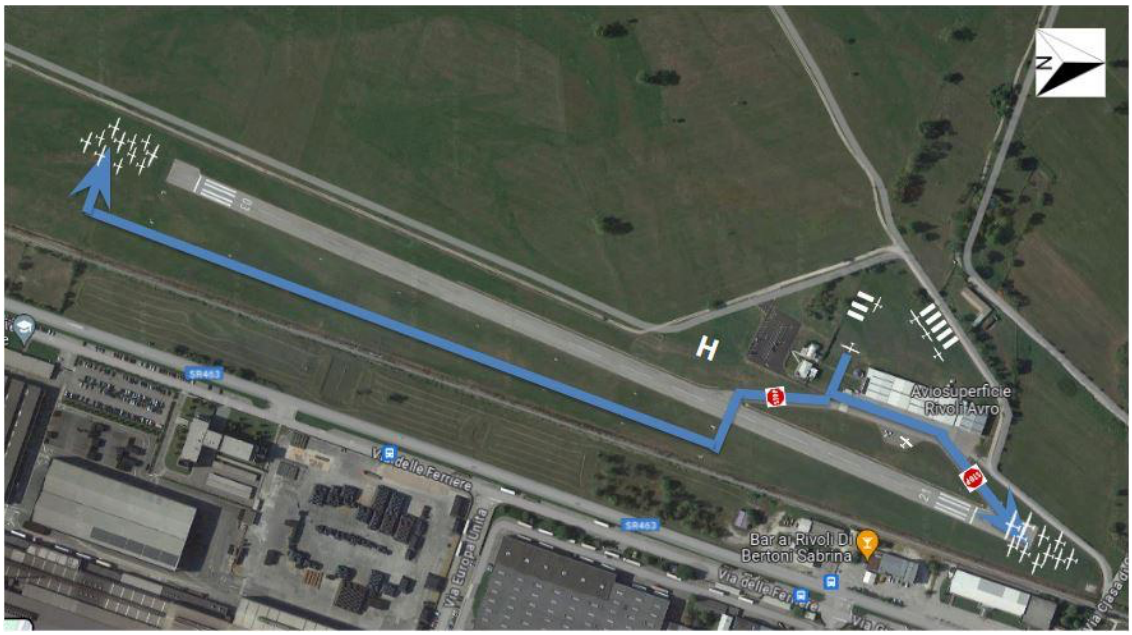
A. Procedure di rullaggio testa pista 02 & 20 per gli Alianti

L'aliante in quanto tale dovrà essere preferibilmente trainato da veicoli di servizio autorizzato (veicolo dedicato di AVRO srl) dal piazzale e zona di parcheggio alle testate della pista. I controlli preliminari prima del volo dovranno essere effettuati precedentemente al traino in zone o settori dove non arrechino intralcio ad altri aeromobili in movimento e/o in parcheggio.
In corrispondenza delle testate pista, gli alianti dovranno sempre essere posti al di fuori delle zone asfaltate, o in sicurezza così da non interferire nei decolli e negli atterraggi di altri aeromobili.

I percorsi per il rullaggio di Alianti verso le testate pista (02 o 20) saranno i seguenti:

- **Testata 02** tramite la via di rullaggio in asfalto BRAVO, al punto attesa verificando tramite chiamata radio e visivamente è possibile attraversare la pista in asfalto e portarsi nella parte SUD rullando nella parte erbosa (come da indicazioni in foto) ; qualora la via di rullaggio in asfalto fosse utilizzabile, si potrà effettuare un contropista in accordo con il servizio radio e in caso di inattività servizio, con avvisi all'aria (blind transmission);
- **Testata 20** tramite la taxi fronte hangar e la via di rullaggio in asfalto ALFA, al punto attesa verificando tramite una chiamata radio ed una verifica visiva è possibile posizionare l'aliante in testata pista al di fuori delle zone asfaltate, o in sicurezza da non interferire nei decolli e negli

atterraggi di altri aeromobili (come da indicazioni in foto).



L'aliante potrà essere allineato in pista: quando il pilota o i piloti dello stesso abbiano effettuato gli ultimi controlli pre-volo e siano pronti al decollo, l'aereo trainatore sia disponibile e pronto per l'aggancio del cavo.

La pista dovrà essere occupata per il tempo minimo possibile e necessario per le procedure di allineamento, aggancio e decollo.

B. Aerei a motore e motoalianti

Si stabilisce che:

- gli aeromobili a carrello fisso e retrattile possono parcheggiare nelle zone predefinite e nelle zone erbose a ciò destinate;
- Agli aeromobili dal peso elevato è sconsigliato il rullaggio e parcheggio nelle zone erbose.
- Prima di transitare sulle zone erbose sarà necessario assicurarsi che non sussista il rischio di sprofondamento, chiedendo informazioni agli addetti alla radio

Messa in moto.

Il luogo e le condizioni per la messa in moto dei motori sono a discrezione del pilota purché vi siano le condizioni di sicurezza adatte e cioè:

- aver completato i controlli "walk around", avendo cura di rimuovere le coperture dalle prese statiche e pitot.

- zona sgombra da persone e da veicoli in movimento che possano recare pericolo;
- dopo aver chiuso i portoni dell' hangar;
- verificando che la messa in moto non rechi danni a velivoli o alianti vicini;
- divieto di accensione a ridosso della zona di erogazione carburante (il mezzo dovrà essere spostato manualmente a debita distanza di sicurezza).

Gli aerei devono essere avviati solamente nelle zone di parcheggio e non nell'area adiacente agli edifici.

Rullaggio

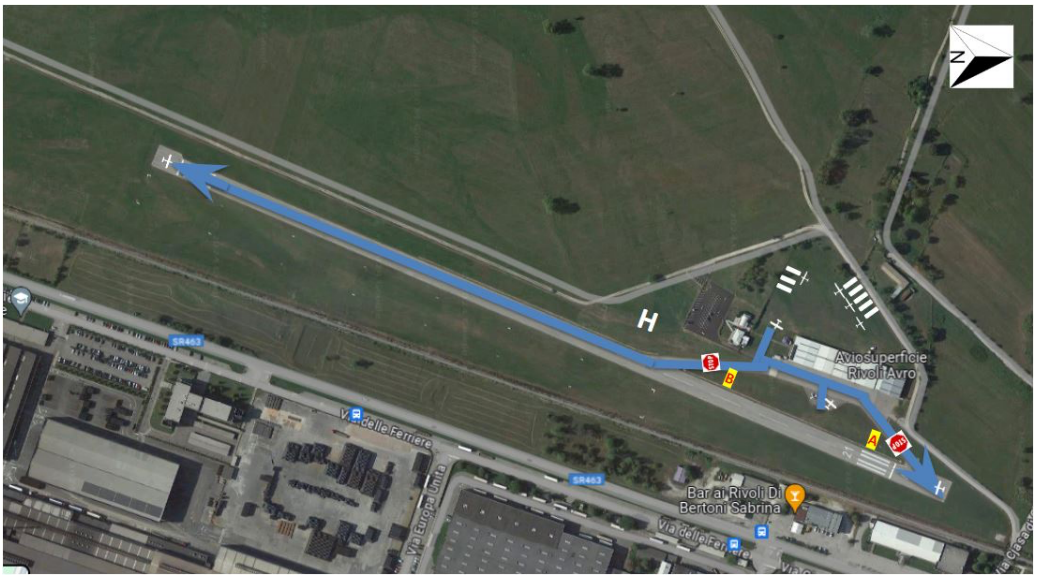
Le operazioni di spostamento degli aeromobili devono essere sempre precedute da contatto con il servizio radio e in caso di inattività del servizio radio, con avvisi all'aria (blind transmission); Sull'Aviosuperifcie Avro è obbligatorio l'uso della radio aeronautica.

La frequenza in uso è la 122.610. Va tenuto presente che gli aeromobili muniti di vecchie radio con spaziatura a 25khz non sono in grado di lavorare con la frequenza prevista. **È Responsabilità del pilota di provvedere all'utilizzo di un apparato radio adeguato.**

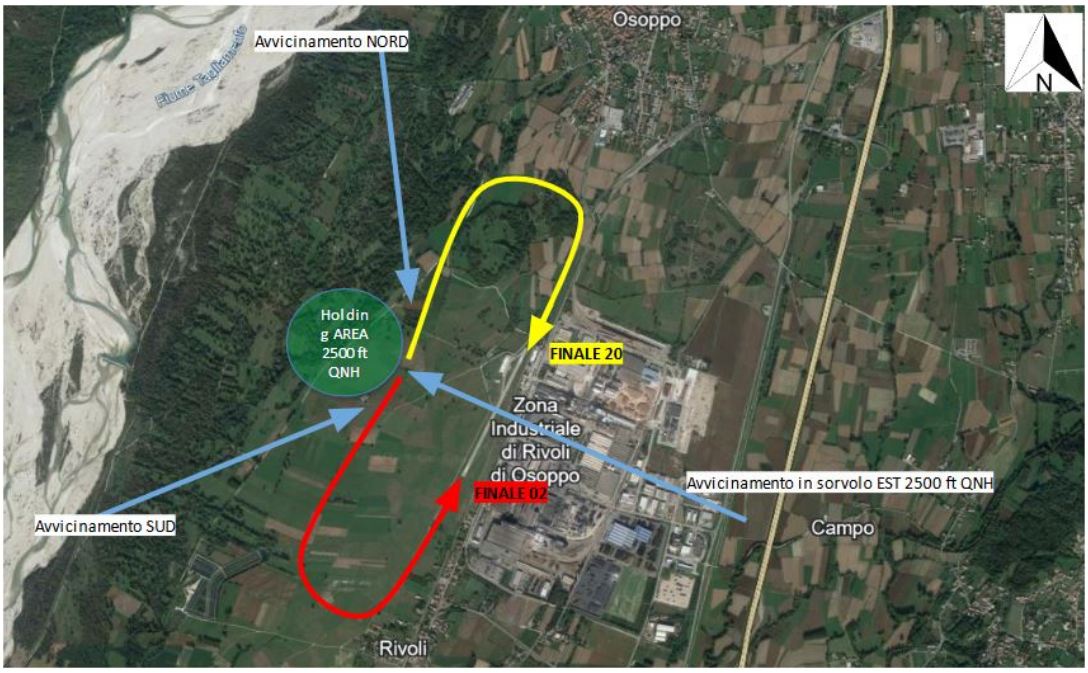
Vie di rullaggio

I percorsi di rullaggio a terra saranno i seguenti:

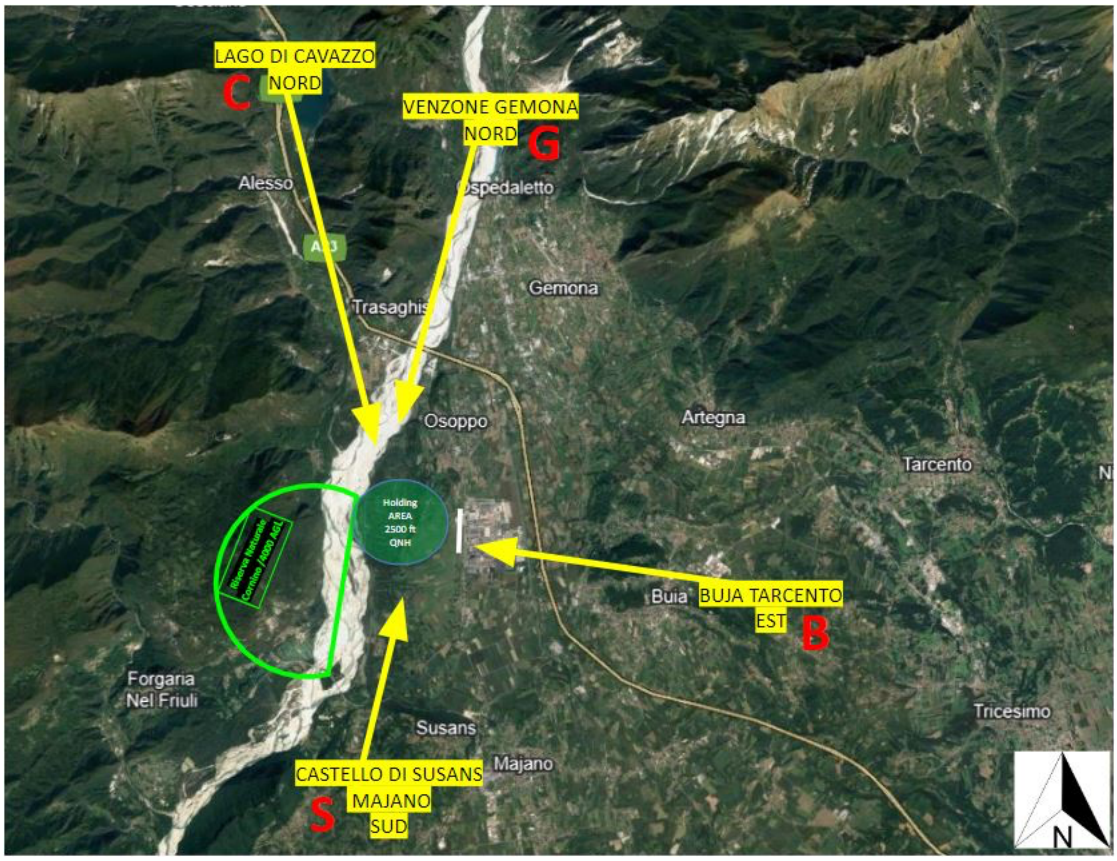
1. I raccordi ad ovest della pista, devono essere utilizzati esclusivamente per raggiungere le posizioni di attesa ALFA e BRAVO per l'entrata in pista. È vietato entrare in pista da posizioni intermedie.
2. L'accesso alla pista in erba può avvenire esclusivamente attraverso il raccordo BRAVO effettuando l'attraversamento della pista in asfalto solo dopo aver controllato visivamente l'assenza di traffico in atterraggio ed effettuato la chiamata radio.
3. I velivoli in partenza dalle aree di parcheggio dovranno sostare in corrispondenza dei punti di attesa ALFA e BRAVO segnalati sui raccordi e potranno iniziare il rullaggio verso una delle due testate pista previa chiamata radio.
4. È vietato effettuare prove motore nel piazzale antistante gli hangar e nelle aree di parcheggio. Le prove motore potranno essere effettuate in corrispondenza dei punti di attesa ALFA e BRAVO.
5. L'entrata in pista dalla posizione attesa potrà avvenire solo dopo aver controllato visivamente l'assenza di traffico in atterraggio e dopo aver effettuato la prescritta chiamata radio. Si ricorda che l'uso della pista è permesso ad un solo aeroplano per volta, in modo da evitare interferenze tra i traffici. Si ricorda che la pista in erba è adibita al SOLO atterraggio di alianti, aventi precedenza. Si ricorda che gli atterraggi simultanei in parallelo sono VIETATI.



6. Gli aerei in atterraggio potranno uscire dalla pista attraverso i raccordi ALFA e BRAVO dopo aver effettuato la prescritta chiamata radio. Per i rifornimenti di carburante è consigliabile utilizzare l'uscita BRAVO.



7. Il circuito di traffico a motore è posto a ovest della pista (lato fiume Tagliamento); per i velivoli di aviazione generale a 1000 piedi AGL, per gli ultraleggeri a 700 piedi AGL. Si ricorda inoltre la vicinanza al circuito dell'area protetta a SUD - OVEST dell'aviosuperficie "Riserva Naturale Lago di Cornino", nella quale è vietato il sorvolo fino a 4000 ft AGL. Per evitarla sarà sufficiente mantenersi entro la metà a Est del fiume tagliamento.



C. Ultraleggeri e V.D.S.

Vale quanto esposto nel paragrafo precedente alla voce "aeromobili e motoalianti".

- L'uso della pista deve essere sempre autorizzato dal Gestore che, in qualsiasi momento ed a suo insindacabile giudizio, **può sospendere l'attività di volo sulla pista stessa**; in tal caso il Gestore apporrà nelle due testate della pista un segnale avente ad oggetto una X di colore bianco.
- Gli aeromobili in fase di partenza devono comunicare alla torre di controllo il tipo di aeromobile, marche identificative, tipo di volo pianificato e destinazione nonché fare la chiamata all'aria.
- Gli aeromobili in fase di atterraggio presso l'Aviosuperficie devono contattare il via Radio 122.610 a 5 miglia di distanza comunicando quota, tipo di aeromobile, marche identificative, posizione relativa all'Aviosuperficie ed intenzioni.
- È proibita l'esecuzione di qualsiasi acrobazia aerea nell'area di 5 Km dall'Aviosuperficie.
- È vietato il decollo e l'atterraggio degli aeromobili ad ala rotante a meno di 15 metri dagli hangar e da qualsiasi aeromobile in sosta.
- Per gli aeromobili ad ala rotante è ammesso il rullaggio aereo; è vietato il sorvolo in questa fase di

persone, veicoli od altri aeromobili, degli hangar e di ogni altra unità immobiliare facente parte dell'Aviosuperficie.
- L'avviamento del rotore ed il rullaggio aereo in prossimità degli hangar deve avvenire a portoni chiusi avendo cura di evitare l'ingresso negli stessi di polvere.

12. PROCEDURE DI DECOLLO E ALLONTANAMENTO STANDARD

Premessa: si fa presente che le procedure a seguito elencate, sono esclusivamente a titolo informativo e di raccomandazione, poiché i piloti dei velivoli sono gli unici responsabili nella propria condotta di volo.

SI PREMETTE CHE LE PROCEDURE, SIA DI VOLO CHE A TERRA, SONO BASATE SULLE REGOLE DI VOLO A VISTA (VFR) COORDINATE DALL'ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZIATON) E AIP (AVIATION INFORMATION PUBBLICATION). NOTE OBBLIGATORIE PER TUTTI I PILOTI IN POSSESSO DI UNA LICENZA AERONAUTICA DI VOLO.

A. Alianti

Le procedure per gli alianti sono esposte nel capitolo "Procedure di traino".

B. Aerei a motore e motoalianti

Raccomandazione: ogni singolo comandante deve essere a conoscenza delle caratteristiche del proprio aeromobile e pertanto deve saper valutare, considerando la lunghezza della pista e verificando le condizioni metereologiche in atto e la stagione, se poter decollare rispettando la massima sicurezza.
L'aeromobile, a seguito di tutti i controlli pre decollo effettuati, dovrà stabilire un contatto radio T.B.T. o avviso all'aria (blind transmission), nel quale informerà dell'allineamento e di quale pista andrà ad occupare; infine dovrà informare della sua prua che assumerà in volo, dell'allontanamento che andrà ad effettuare oppure di eventuali circuiti che effettuerà.

A decollo avvenuto, si dovrà mantenere la prua pista sino a raggiungere una quota di sicurezza adatta all'aeromobile per effettuare delle virate in sicurezza. Durante il decollo per pista 21, qualora l'aeromobile non riuscisse a mantenere una velocità verticale sufficiente a sorvolare i cavi elettrici a sud della pista, si consiglia di virare a destra (Ovest) in modo tale da evitare gli stessi.
Si espongono a questo punto le procedure di allontanamento dalle singole testate pista:

DECOLLO DA PISTA 20 – Allontanamento verso OVEST - SUD - NORD

Mantenere la prua 200 – Prestare la massima attenzione in fase di decollo ed assicurarsi di avere distanza verticale sufficiente al sorvolo dei cavi elettrici. Superati i cavi, comunicando le intenzioni tramite apparato T.B.T. o avviso all'aria, proseguire con prua pista fino al castello di Susans lasciando il circuito oppure virare in controbase destra, seguita da sottovento destro 20, lasciando poi il circuito. L'uscita dal circuito sarà effettuata confermando posizione, quota di allontanamento e nome del prossimo ente di controllo e frequenza.
Raccomandazione: si consiglia di mantenere il contatto radio locale per qualsiasi volo che interessi la zona aerea dell'aviosuperficie.

DECOLLO DA PISTA 20 – Allontanamento verso EST

Mantenere la prua 200 – Prestare la massima attenzione in fase di decollo ed assicurarsi di avere distanza verticale sufficiente al sorvolo dei cavi elettrici. Superati i cavi, comunicando le intenzioni tramite apparato T.B.T. o avviso all'aria, virare in controbase destra, seguita da metà sottovento destro 20, seguita da un sorvolo cielo campo a 2500 ft (per partenze a EST), lasciando poi il circuito.

L'uscita dal circuito sarà effettuata confermando posizione, quota di allontanamento e nome del prossimo ente di controllo e frequenza.

Raccomandazione: si consiglia di mantenere il contatto radio locale per qualsiasi volo che interessi la zona aerea dell'aviosuperficie.

DECOLLO DA PISTA 02 allontanamento NORD - OVEST - SUD

Mantenere prua 020 fino al raggiungimento della quota di sicurezza. Per le partenze a NORD e OVEST, virare in controbase sinistra. Per le partenze a nord lasciare la controbase avendo cura di non sorvolare il paese di Osoppo a Nord della pista. Per le partenze a ovest si consiglia di lasciare la controbase in direzione Lago di cavazzo. Per le partenze a sud seguire il sottovento sinistro 02, al termine di questo lasciare la zona a sud.

Raccomandazione: si consiglia di mantenere il contatto radio locale per qualsiasi volo che interessi la zona aerea dell'aviosuperficie.

DECOLLO DA PISTA 02 allontanamento EST

Mantenere prua 020 fino al raggiungimento della quota di sicurezza. Per le partenze a Est, virare a destra ed allontanarsi dalla zona seguendo la ferrovia ed evitando il sorvolo del paese di Osoppo. In alternativa seguire il circuito fino a metà sottovento sinistro 02, effettuare un cielo campo a 2500 ft ed allontanarsi

ad EST.

Raccomandazione: si consiglia di mantenere il contatto radio locale per qualsiasi volo che interessi la zona aerea dell'aviosuperficie.

C. Ultraleggeri e V.D.S.

Vale quanto esposto nel paragrafo precedente alla voce aeromobili e motoalianti.

Si ricorda che solitamente la pista consigliata è la 02 durante la mattina e 20 al pomeriggio

13. PROCEDURA DI TRAINO

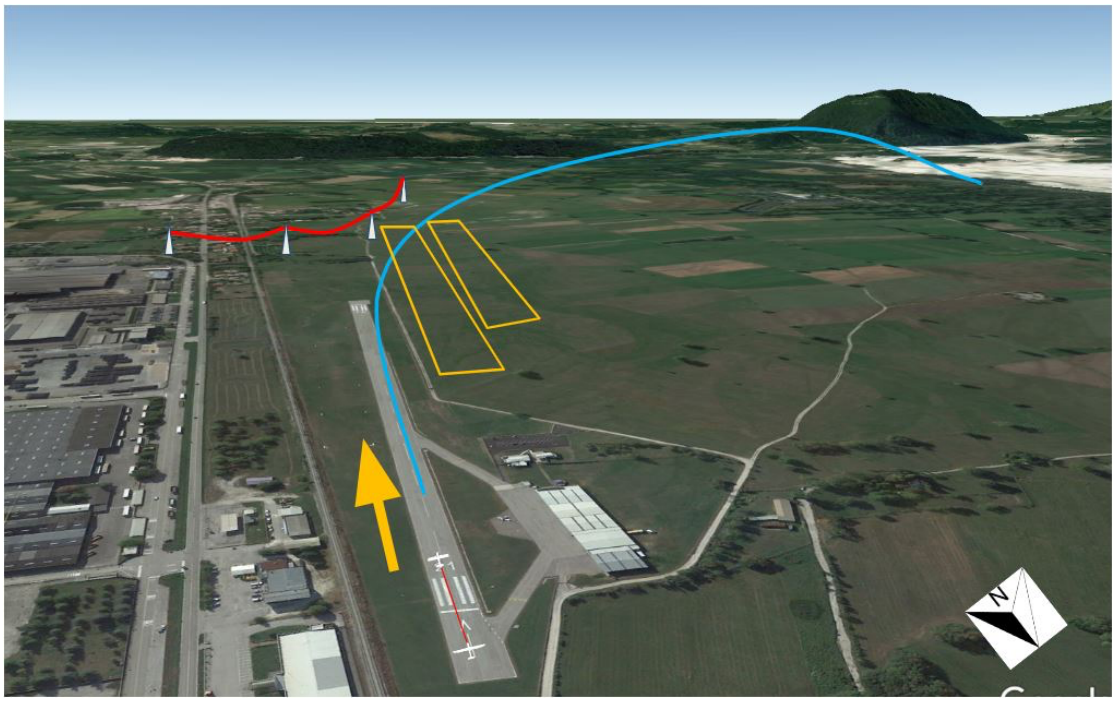
Vale quanto esposto nel capitolo "Decollo e allontanamento" per aeromobili; nel caso di decollo al traino da pista 02 o 20, la fase di salita dovrà essere eseguita evitando i centri urbani seguendo scrupolosamente le indicazioni di quota sicurezza e i percorsi prestabiliti.

Gestire la sicurezza al decollo (di seguito chiamata: *emergenza al decollo*) è un punto essenziale per i piloti di aliante. Sono le prime informazioni che ogni pilota trainatore ed ogni pilota di aliante deve conoscere prima di effettuare un volo. Il confronto verbale tra i piloti che effettuano il volo è essenziale e va concordato prima. L'emergenza al decollo però è determinata da molti fattori: dalle caratteristiche dell'Aviosuperficie, dalla spinta del motore, lunghezza del cavo, peso dell'aliante, intensità del vento. Di seguito alcune linee guida:

Emergenze al Decollo Pista 20 (Alianti)

Si decolla al traino per pista 20, **con assenza di vento o con vento frontale da sud**, queste condizioni permettono un grande vantaggio sia per effettuare un percorso di traino sicuro sia per garantire maggior sicurezza durante la fase iniziale del volo.

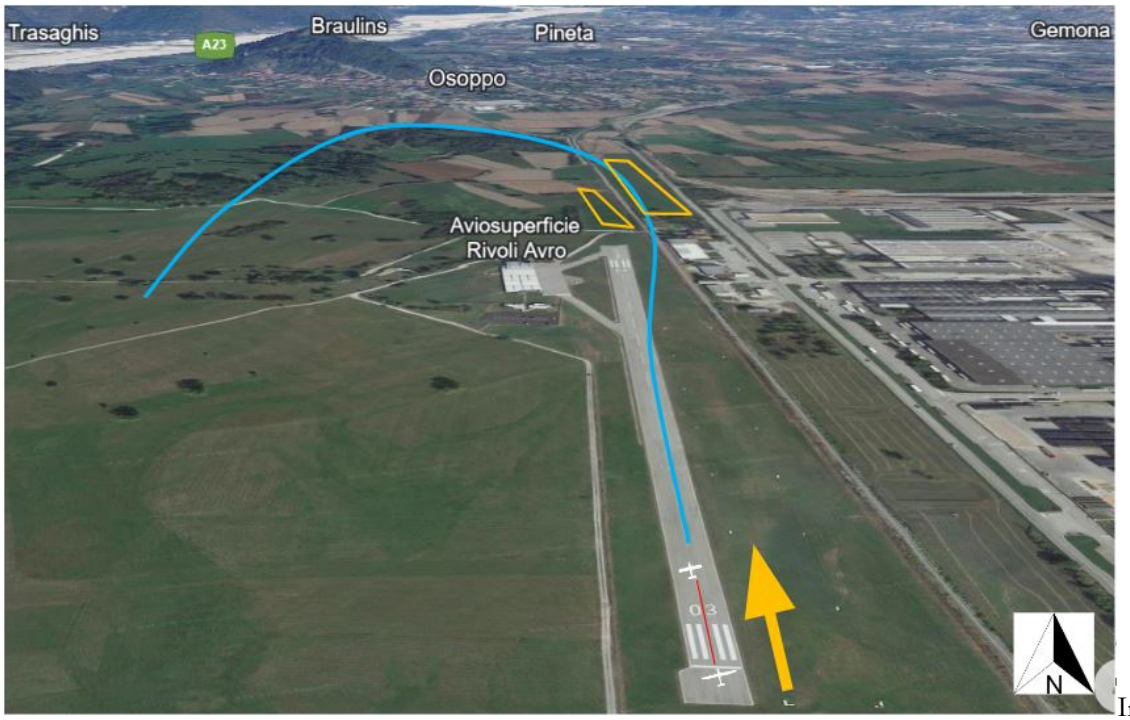
In una prima fase di rullaggio (fino a metà della pista in asfalto circa) l'aliante ha la possibilità di liberare a sinistra in una zona libera da ostacoli in erba (Strip sinistra larga oltre 40 metri) mentre il velivolo da traino prosegue diritto (nel caso di sganco o rottura del cavo), il velivolo da traino può anche liberare a destra (nel caso di arresto motore) entrando nella strip di destra.



Normalmente dopo circa 300/350 metri di rullaggio (*pista in asfalto 856 metri*) entrambi i velivoli sono in volo e cercando il miglior rateo di salita, entrambi hanno la possibilità prima dei 50/100 metri QFE di effettuare una discesa sicura nelle due zone a SUD/OVEST segnalate nella cartina in giallo. Appena raggiunta la quota di 50 metri QFE circa, l'aereo da traino con l'aliante al seguito effettua un percorso con prua SUD/OVEST sorvolando le emergenze volando dunque verso la zona delle "Peschiere" preoccupandosi di aumentare la quota e di mantenere un volo coordinato. Sorvolate le Peschiere, il velivolo da traino virerà impostando una prua NORD raggiungendo nel tratto parallelo alla pista una quota di circa 450 metri QNH e seguendo infine le indicazioni del percorso di traino descritte nella cartina *Percorsi/Sgancio* in normali **giornate termiche**.

Emergenze al Decollo Pista 02 (Alianti)

Si decolla al traino per pista 02, **con vento da nord, oppure con raffiche di vento laterale nord/est**, queste particolari condizioni raccomandano grande attenzione e preparazione. Un grande vantaggio è la possibilità di decollare molto presto (all'alba) con l'obbligo di effettuare il percorso stabilito nella cartina traino aliante *Percorsi/Sgancio* **con vento da nord**.

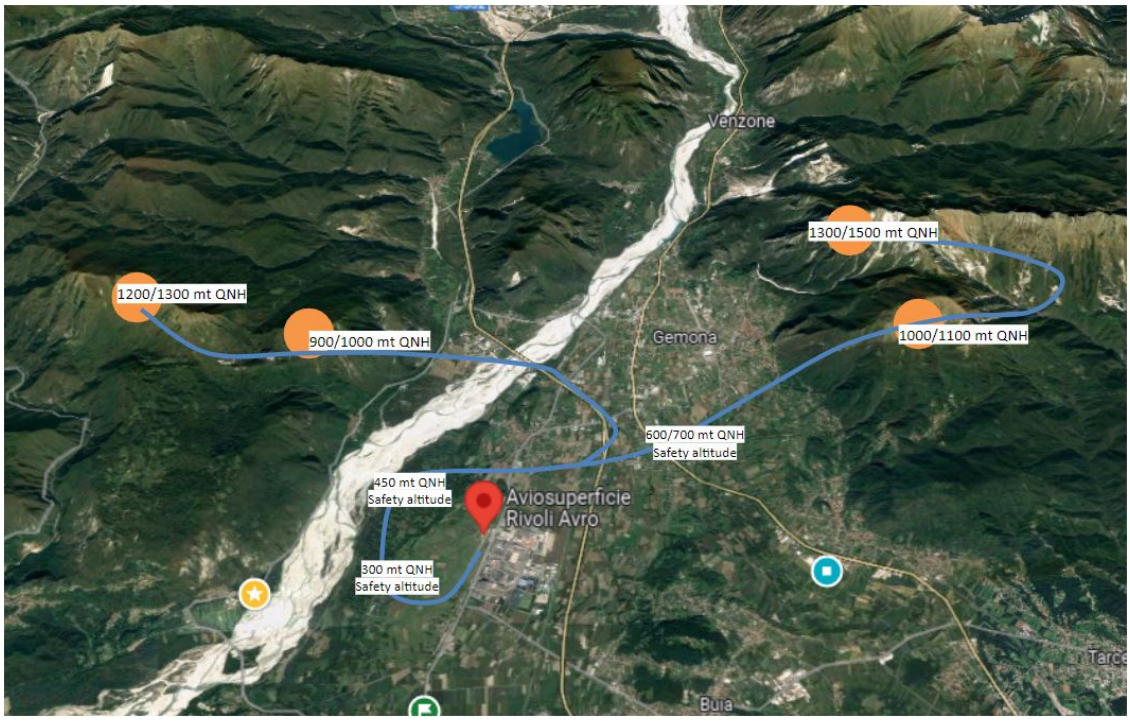


In una prima fase di rullaggio (fino a metà della pista in asfalto circa) l'aliante ha la possibilità di liberare a destra in una zona libera da ostacoli in erba (Strip sinistra larga oltre 40 metri) mentre il velivolo da traino prosegue diritto (nel caso di sgancio o rottura del cavo), il velivolo da traino può anche liberare a sinistra (nel caso di arresto motore) entrando nella strip di sinistra oppure uscendo dal raccordo BRAVO. Normalmente dopo circa 200/300 metri di pista (*pista in asfalto 856 metri*) entrambi i velivoli sono in volo e cercando il miglior rateo di salita, anno la possibilità prima dei 50/100 metri QFE di effettuare una discesa sicura sulla pista in asfalto oppure nelle due zona a NORD/EST segnalate nella cartina in giallo. Appena raggiunta la quota di 50 metri QFE circa l'aereo da traino e l'aliante effettuano un percorso con prua NORD/OVEST sorvolando un piccolo colle situato a sud del comune di Osoppo, volando poi verso OVEST preoccupandosi di aumentare la quota e di mantenere un volo coordinato. Sorvolata la "Stalla Sociale" (riconoscibile dai pannelli fotovoltaici sul tetto), il traino virerà impostando una prua SUD raggiungendo nel tratto parallelo alla pista una quota di circa 450 metri QNH, effettuerà un percorso dolce circolare cielo campo fino a raggiungere una quota di almeno 900 metri QNH . Raggiunta la quota di sicurezza il Traino può continuare il percorso di traino descritto nella cartina *Percorsi/Sgancio* **con vento da nord**.

Traino Aliante: Percorsi/Sgancio

Questo tipo di percorso si effettua in normali **giornate termiche con la brezza di mare**.

(PRIMAVERA/ESTATE con leggera o assente brezza da SUD)



Il traino Aliante prevede un primo sorvolo del Parco di Osoppo parallelo alla pista sorvolando i prati stabili (ritenuti prime emergenze) ad una quota tra i 300/450 metri QNH per mantenera un sicuro rientro in pista di entrambi i velivoli, il volo continua poi attraversando la testata nord dell'Aviosuperficie per raggiungere l'autostrada (vedi cartina riferimento) ad una quota tra i 600/700 metri QNH. Dopo quel riferimento orografico il percorso di traino verso i punti di sgancio sono due:

1. Un primo percorso di traino prevede di lasciare il sorvolo dell'autostrada A23 ad una quota di 600/700 metri QNH (vedi cartina) e volare direttamente verso il Monte Cuarnan (1372 mt) avendo cura di volare a sud del costone ad una quota di almeno 1000/1100 metri QNH. Se l'aliante decide di proseguire si farà una virata di 180 gradi a sinistra in valle per raggiungere il monte Chiampon (1710 mt) avendo cura di volare a sud del costone ad una quota di almeno 1300/1500 metri QNH.
2. Un secondo percorso di traino prevede di continuare il sorvolo dell'autostrada A23 (vedi cartina) lasciando il riferimento in direzione Col del Sole (800 mt) avendo cura di volare a sud del costone raggiungendo una quota di almeno 900/1000 metri QNH. A discrezione il percorso continua verso il Monte Cuar (1480 mt), monte Flagjel (1500 mt) avendo cura di volare sempre a sud del costone e di mantenere una quota di almeno 1200/1300 metri QNH.

Traino Aliante: Percorsi/Sgancio

Questo tipo di percorso si effettua in giornate particolari **con forte vento da nord**.

(AUTUNNO/INVERNO con vento sinottico teso in prevalenza da nord per volo d' Onda)

Il traino Aliante in questa particolare situazione con vento da NORD prevede un primo sorvolo del Parco di Osoppo parallelo alla pista (Stalla sociale, Bosco di Osoppo e Sorgive di Bars) volando verso Sud per poi effettuare una virata di 180 gradi a sinistra nella zona delle "Peschiere" di Rivoli di Osoppo trovandosi infine a sorvolando l'asse pista in direzione NORD, (questa operazione va ripetuta più volte per raggiungere una quota di sicurezza di almeno 900 metri) quando la quota di sorvolo di sicurezza è raggiunta si può proseguire verso NORD sorvolando il comune di Osoppo ad una quota che non provoca alcun disagio, né di rumore ne di pericolo. Raggiunta l'intersezione con l'autostrada A23 (vedi cartina riferimento) ad una quota di 1000 metri QNH circa i percorsi per i punti di sgancio diventano due:

1. Un primo percorso di traino prevede di lasciare il sorvolo dell'autostrada A23 ad una quota di 1000 metri QNH (vedi cartina) e volare sul "letto del fiume" Tagliamento in centro valle, verso il Monte Plauris (1960 mt) avendo cura di raggiungere questa zona ad una quota di almeno 1900/2000 metri QNH e posizionandosi a nord del costone.
2. Un secondo percorso di traino prevede di continuare il sorvolo dell'autostrada A23 ad (vedi cartina) e quindi di volare al traino verso nord oltre il lago di Cavazzo in centro valle. Passato il Lago di Cavazzo si virerà a sinistra di 90 gradi verso il verso il Monte Piciat (1615 mt) avendo cura di volare a nord del costone e di mantenere una quota di almeno 1600/1700 metri QNH. Se l'aliante decide di proseguire si continuerà il volo al traino con la stessa rotta volando a nord del costone verso il monte Piombada (1750 mt) ad una quota di almeno 1800/1900 metri QNH.

Zona sicura per lo sgancio del cavo di Traino

Questa procedura di sgancio cavo va effettuata in continuo confronto radio a terra . (**LA ZONA DI SGANCIO RIMANE SEMPRE LA STESSA** il pilota trainatore decide la direzione di sorvolo a seconda delle condizioni di sicurezza/vento)

Lo sgancio del cavo di traino va effettuato in una zona sicura dell'Aviosuperficie.

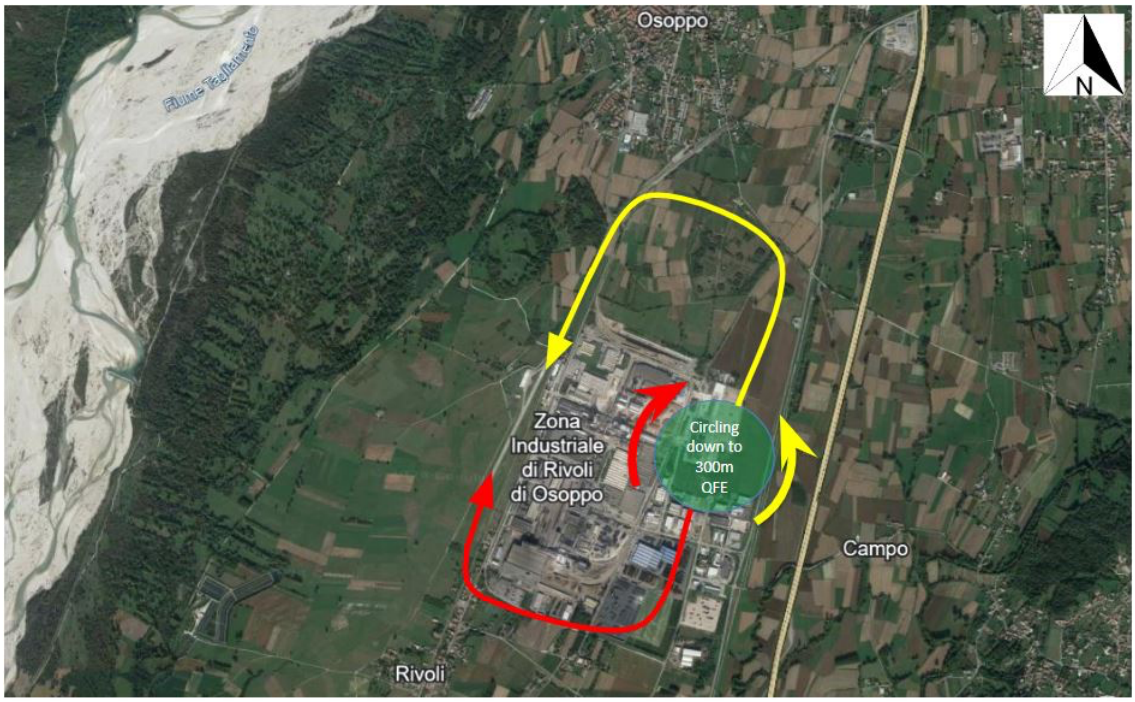
L'Aviosuperficie LIKH di Rivoli di Osoppo ha una seconda pista in erba parallela alla pista in asfalto. Questa pista in erba lunga 550 metri e larga 30 viene usata solo da alianti in atterraggio e per il rilascio del cavo di traino. Un modo sicuro per effettuare l'operazione di sgancio del cavo di traino è quella di simulare un atterraggio con l'obiettivo di arrivare bassi ad una quota di circa 100 metri QFE sulla testata NORD pista in erba, rilasciare il cavo di traino e quindi fare una riattaccata motore riprendere il volo per riproporsi alla prenotazione per la pista in asfalto desiderata. Questa operazione va fatta in continuo confronto radio a terra cercando di dare precedenza al velivolo trainatore rispetto agli altri velivoli a motore. Una volta rilasciato il cavo, un operatore a terra con l'auto elettrica effettuerà il recupero del cavo di traino confrontandosi via radio e liberando la zona nel più breve tempo possibile comunicando la fine delle operazioni.

14. PROCEDURE DIAVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO STANDARD

A. Alianti

L'aliante ha la precedenza assoluta su qualsiasi aeromobile durante le procedure di atterraggio poiché non ha mezzo di propulsione. Normalmente la procedura di avvicinamento consiste nel raggiungere la quota di prenotazione (circuito separato ed opposto dal circuito a motore) ed iniziare la procedura per l'inserimento in sottovento, effettuando i controlli pre-atterraggio. La quota di sottovento, indicativamente, è stabilita in 1560 piedi circa (475 metri) QNH, il QFE sulla pista risulterà pertanto di circa 300 metri (990 piedi). La sua posizione corrisponde a metà asse della pista longitudinale

(fondamentale), versante Est, indicativamente tra l'autostrada A23 e il complesso industriale di Rivoli di Osoppo. Un buon punto di riferimento a terra è il parcheggio di mezzi pesanti all'esterno della zona industriale. (vedi cartina)



Circuito e atterraggio da pista 02 (Alianti):

a seguito di procedura eseguita e comunicata con contatto radio o avviso all'aria, l'aeromobile procederà in sottovento destro 02; effettuerà un secondo contatto radio in base (posizione indicativa a sud del complesso industriale "Pittini" con prua verso ovest); sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 02 comunicando il contatto visivo dei cavi ad alta tensione (esempio in cartina circuito di colore rosso).

Circuito e atterraggio da pista 20 (Alianti):

a seguito di procedura eseguita e comunicata con contatto radio o avviso all'aria, l'aeromobile procederà in sottovento sinistro 20; effettuerà un secondo contatto radio in base (posizione indicativa a NORD della zona industriale e a SUD del comune di Osoppo con prua verso ovest); sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 20 (esempio in cartina circuito di colore giallo).

Raccomandazione: il pilota deve sempre garantire una quota di sicurezza tale che gli permetta di raggiungere comunque il campo.

Ad atterraggio effettuato, il pilota ed il velivolo dovranno porsi nelle zone erbose liberando nel più breve tempo possibile la pista, manualmente o tramite l'automezzo adibito al recupero.
Durante la fase di sbarco dell'aliante, il pilota si deve assicurare che, nel tratto finale della pista, non vi

siano aeromobili in fase di atterraggio, pertanto dovrà mantenere il contatto radio attivo per essere al corrente di altri movimenti in essere. Anche l'addetto al servizio di recupero dovrà controllare e verificare visivamente che la pista non sia stata o non stia per essere occupata da aeromobili in movimento (rullaggio, atterraggio, decollo); in questa ultima eventualità dovrà porsi immediatamente in zona di sicurezza.

La procedura di recupero consisterà nel trasporto dell'aliante verso la zona hangar o in direzione testate pista per il suo riutilizzo. In questa situazione vige il divieto di utilizzo e occupazione della pista, mentre devono essere utilizzate le zone erbose. In caso di zone erbose inagibili sarà possibile effettuare un rullaggio su pista (contro pista) in accordo con servizio radio e, in caso di inattività del servizio radio, con messaggi all'aria.

B. Aerei a motore e motoalianti.

Gli aeromobili provenienti da altri aeroporti dovranno porsi in contatto radio con l'Aviosuperficie, prima di interessare l'area comunicando altitudine e posizione. In caso di mancata comunicazione, controllare la frequenza in uso (*frequenza* **122.610 Mhz**) e effettuare chiamate all'aria assicurando la separazione con altri aeromobili. Comunicare sempre posizione, quota e intenzioni.

I punti principali sono : Castello di Susans (a Sud), Gemona (a Nord), Lago di Cavazzo (a Ovest), Buja (a Est).

L'inserimento in lungo finale sarà possibile qualora ci sia contatto radio e sufficiente distanza tra gli aeromobili in circuito.

In caso di riattaccata seguire il circuito di traffico come un normale decollo avendo cura di rispettare le distanze tra aeromobili.

Si ricorda che la frequenza radio deve essere occupata per il minor tempo possibile, questo per garantire la priorità a comunicazioni più urgenti.

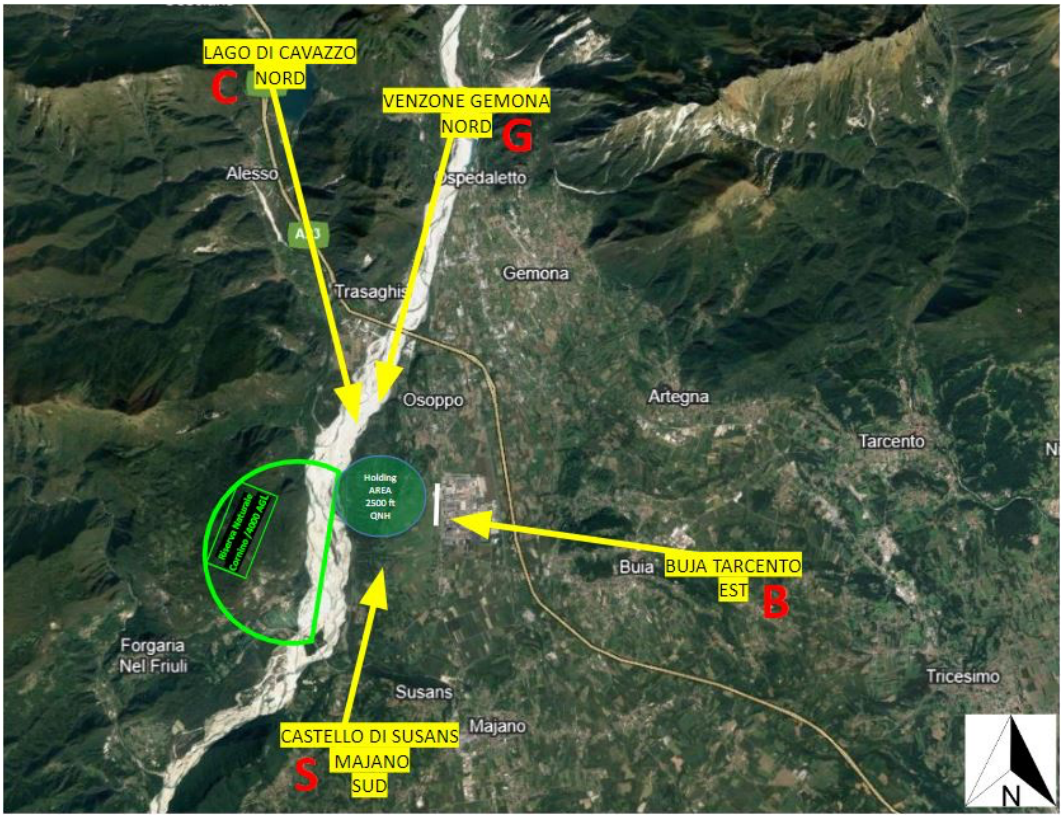
Una volta atterrati liberare rapidamente la pista tramite raccordi ALFA e BRAVO, in modo da consentire l'utilizzo della pista al prossimo traffico.

Superato uno dei due punti di attesa fermarsi e chiedere istruzioni per il taxi al parcheggio.

Ricordiamo di chiudere il piano di volo in autonomia contattando l'ARO di Milano tel. **02 71020019**.

Punti di riporto e cancelli d'entrata:

Al fine di rendere più chiara e semplice la comunicazione della posizione in fase di avvicinamento, sono stati individuati 4 punti di riporto principali:



- Lago di Cavazzo a Nord Ovest della pista (C)
- Gemona del Friuli a Nord Est della pista (G)
- Colli di Buja (B)
- Castello di Susans (S)

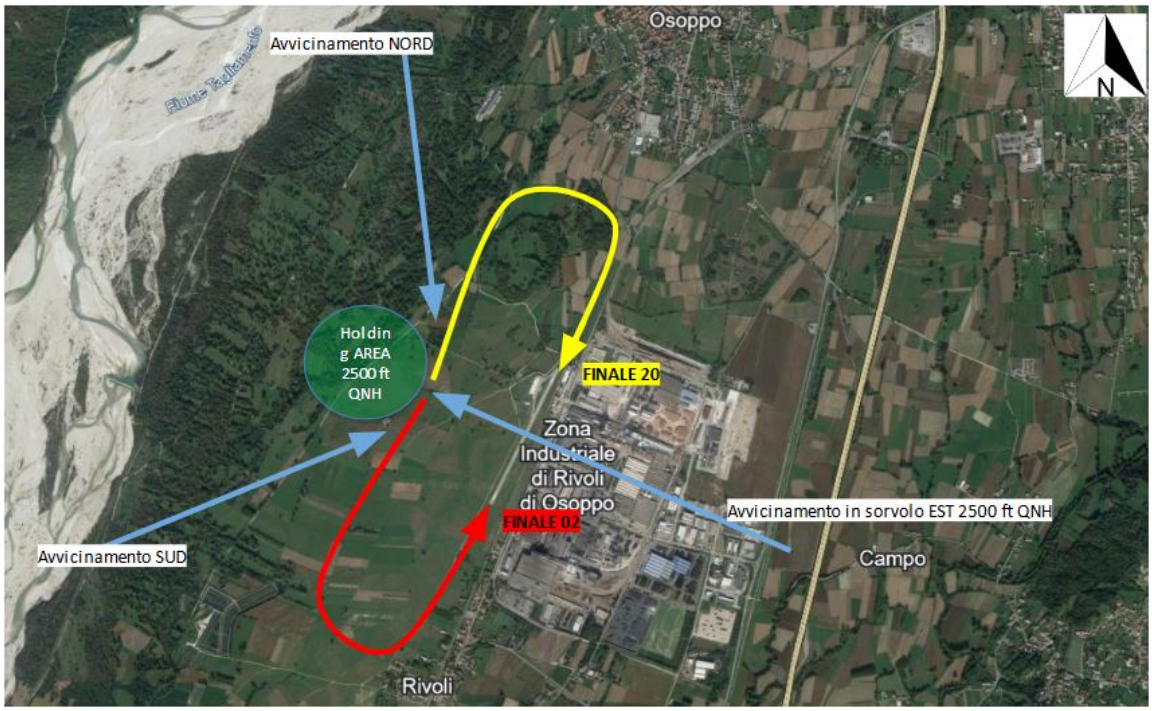
Il sottovento si trova sempre a Ovest della pista per entrambe le piste in uso.

I lunghi finali sono associati ai punti di riporto **G** e **S** (permessi solo in continuo contatto radio e senza rischio di interferenza con altri aeromobili.

Provenendo da Est si consiglia di riportare in punto **B** e di effettuare una verticale campo a 2000ft AGL per inserirsi successivamente in sottovento.

Se si vuole evitare il lungo finale si consiglia di mantenere 2000ft AGL, effettuare una verticale campo e successivamente virare per inserirsi nel sottovento.

Si ricorda di comunicare sempre la posizione, l'altitudine e le intenzioni



Atterraggio su pista 20:

L'aeromobile dovrà poi procedere con l'inserimento in circuito destro 20 stabilendo un contatto radio o messaggio all'aria; la quota di sottovento è di 1500 piedi QNH; effettuerà un secondo contatto radio in base; sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 20.

Gli aeroplani in arrivo da EST effettueranno un cielo campo 2000 ft e successivamente si inseriranno in sottovento destro 20.

Atterraggio su pista 02:

L'aeromobile dovrà poi procedere con l'inserimento in circuito Sinistro 02 stabilendo un contatto radio o messaggio all'aria; la quota di sottovento è di 1500 piedi QNH; effettuerà un secondo contatto radio in base, assumendo una prua tangente al paese di Osoppo evitando il sorvolo; sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 02.

Gli aeroplani in arrivo da EST effettueranno un cielo campo 2000 ft e successivamente si inseriranno in sottovento sinistro 02.

Atterraggio velivolo da traino:

L'aeromobile utilizzato per il traino degli alianti dovrà eseguire le procedure menzionate per **lo sgancio del cavo di traino**, descritta nella parte dedicata chiamata "Procedure di Traino". Il Pilota deve conoscere la **zona sicura per lo sgancio del cavo di traino** ed effettuare le operazioni descritte. L'aeromobile inoltre dovrà avere una quota minima in soglia pista NORD (rete perimetro

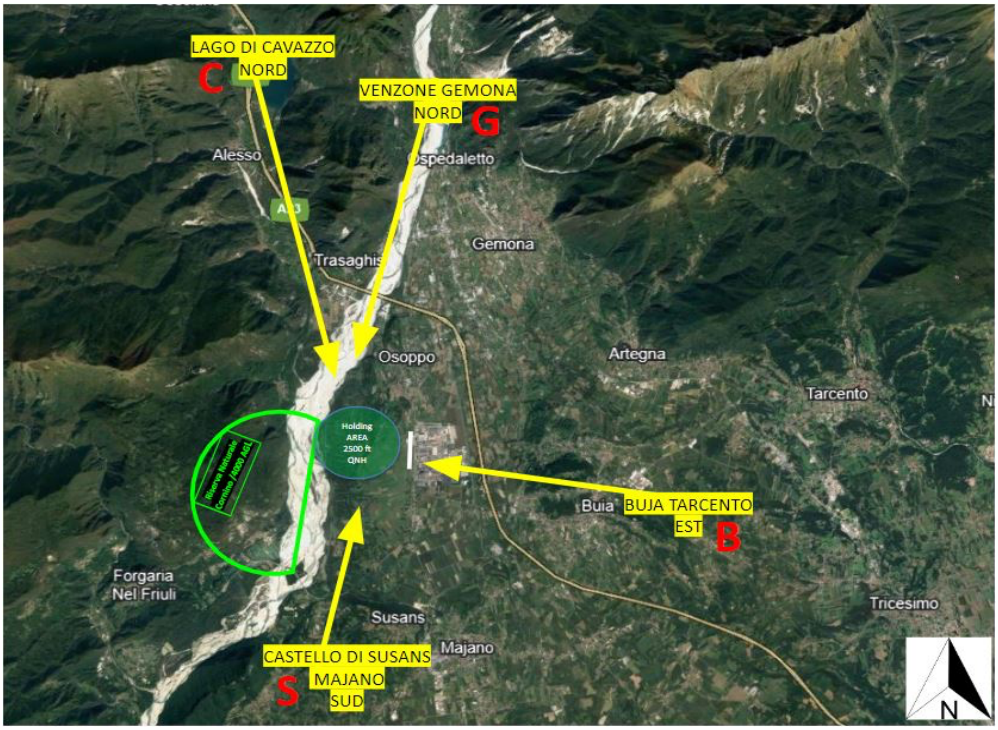
Aviosuperficie) **garantendo la massima sicurezza in relazione alla presenza del cavo di traino attaccato**.

<u>Touch and go</u>: Anche in questa situazione, l'aeromobile dovrà eseguire le procedure menzionate per gli atterraggi, ricordandosi di mantenere attivo il contatto radio e di effettuare obbligatoriamente tutti i riporti necessari per le operazioni di circuito.
Ad atterraggio effettuato, l'aeromobile dovrà nel più breve tempo possibile raggiungere il raccordo e liberare la pista. Se l'atterraggio sarà eseguito da pista 02, sarà possibile effettuare un contro pista 02 in accordo con il servizio radio ed in assenza con messaggi all'aria.
Gli aeromobili dovranno proseguire fino a raggiungere le zone di parcheggio; in presenza di servizio radio dovranno seguire le indicazioni dello stesso; in assenza potranno parcheggiare nelle zone a ciò adibite P1 e P2.

C. <u>Ultraleggeri e V.D.S</u>

Vale quanto esposto nel paragrafo precedente alla voce aeromobili e motoalianti.

15. PROCEDURE DI DECOLLO, ALLONTANAMENTO, AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO PER AEROMOBILI AD ALA ROTANTE STANDARD



A.Procedure di parcheggio.

Il parcheggio per gli aeromobili ad ala rotante non in base sull' Aviosuperficie è permesso nei parcheggi P1 e P2 avendo cura di posizionarsi in modo da evitare problemi con gli ostacoli durante la messa in moto.

Messa in moto.

La messa in moto dei motori è a discrezione del pilota purché vi siano le condizioni di sicurezza adatte:

- zona sgombra da persone e veicoli in movimento che possano recare pericolo
- Gli aeromobili devono essere accesi solamente nelle zone di parcheggio, dopo aver ottenuto il primo contatto radio ed essersi assicurati della chiusura degli hangar e dell'assenza di aeroplani e persone nelle vicinanze.

B.Procedure di decollo allontanamento.

Dalla zona di parcheggio, gli aeromobili potranno porsi in asse pista con controlli visivi eseguiti e contatto radio o avvisi all'aria effettuati. Si potrà quindi procedere all'allontanamento utilizzando le medesime procedure che sono state inserite nel paragrafo relativo agli aeromobili ad ala fissa.

C.Procedure di avvicinamento e atterraggio.

Vale quanto esposto nel paragrafo specifico per aeromobili ad ala fissa, con la possibilità di effettuare un avvicinamento alla zona di parcheggio, compatibilmente al traffico e alle condizioni meteo, al traverso della pista, con controlli visivi eseguiti e contatto radio o avvisi all'aria effettuati.
Sono vietati avvicinamenti diretti o discese verticali sull'aviosuperficie.

Approvazione del regolamento e forme di pubblicità

Della approvazione e dell'entrata in vigore del regolamento sarà data notizia mediante trasmissione di copia ai responsabili degli aeroporti o delle Aviosuperfici in abituale collegamento e collaborazione con l'Aviosuperficie LIKH di Osoppo ed alle Autorità Aeroportuali.
Il regolamento sarà reso pubblico mediante affissione nei locali adibiti ad ufficio e negli hangars della Aviosuperficie LIKH di Osoppo e sul sito web: www.avro.it.
Copia di esso sarà consegnato ai legali rappresentanti degli Enti, Associazioni e delle Società che operano abitualmente nella Aviosuperficie LIKH di Osoppo che la sottoscriveranno per accettazione e la restituiranno al GESTORE

Ogni pilota o utente della Aviosuperficie e le persone che abitualmente si accompagnano ad essi ed abitualmente sono presenti nella Aviosuperficie dovranno sottoscrivere per accettazione il presente regolamento ed avranno diritto ad averne, per la propria consultazione e conoscenza, copia.

Osoppo 07/11/2024

Avro Srl - Fondazione Lualdi Aerospazio ETS
l'Amministratore Unico
Gabriele Lualdi

Il Gestore
Paolo Marcutti

Data:_____

Per presa visione e integrale accettazione: nome cognome _____