

GRUPPO AEROMODELLISTICO FRANCESCO BARACCA

Alto Vicentino
Affiliato C.S.A.In.



PRESENTAZIONE

Che lo si consideri uno sport o, semplicemente, un hobby, l'aeromodellismo è un'attività potenzialmente pericolosa in grado di arrecare danni, anche gravi, a persone e/o a cose.

E' necessario, pertanto, che tutti i praticanti siano consapevoli di ciò e che il loro comportamento sia tale da ridurre al massimo il rischio d'incidente. E il fatto di essere in possesso di un'assicurazione, che ne copre i rischi civili, non è motivo sufficiente per esercitare la nostra attività preferita sconsideratamente.

Nell'intento di dare utili indicazioni in merito, a tutti i soci, è stato redatto il presente documento che, come recita il titolo, contiene:

NORME DI COMPORTAMENTO E SICUREZZA PER IL VOLO DI AEROMODELLI NEL CAMPO DI NOVE

Leggilo con attenzione e attieniti a quanto scritto. Pur essendo specifiche per il campo di volo di Nove, le norme generali sono valide per qualunque altro luogo dove tu voglia far volare i tuoi aeromodelli.

In caso di incertezza, ricorda che è meglio un volo di meno che arrecare danno a qualcosa o a qualcuno.

Revisione documento: 31 ottobre 2024

Nome file originale: "GAFB - Regolamento del campo di volo - Rev 31-10-2024.doc"

Nome file divulgato: "GAFB - Regolamento del campo di volo - Rev Rev 31-10-2024.pdf"

Revisione documento: 04 maggio 2023

Nome file originale: "GAFB - Regolamento del campo di volo - Rev 04-05-2023.doc"

Nome file divulgato: "GAFB - Regolamento del campo di volo - Rev 04-05-2023.pdf"

GRUPPO AEROMODELLISTICO FRANCESCO BARACCA

Codice Fiscale: 91003380242 - Sede legale: Corso Mazzini, 136 - 36063 Marostica (VI)

Sede sociale: Via Duca di Modena, 52 - 36050 Cartigliano (VI) - Campo di volo: Via Porte Rosse -
36055 Nove (VI)

Web: www.gafb.it – Email: info@gafb.it – PEC: gafb@pec.it



**GRUPPO
AEROMODELLISTICO
FRANCESCO BARACCA**

Alto Vicentino
Affiliato C.S.A.In.



**NORME DI COMPORTAMENTO E SICUREZZA
PER IL VOLO DI AEROMODELLI
NEL CAMPO DI NOVE**

Premessa

L'aeromodellismo non è da considerarsi un'attività particolarmente pericolosa ma, come per ogni comportamento umano, sia esso di lavoro o di divertimento, richiede l'uso di norme che non sono scritte da nessuna parte, ma che tutti noi conosciamo e con minimo sforzo possiamo applicare: le norme del buon senso.

Pur, come detto, non essendo un'attività particolarmente pericolosa, rischi connessi al suo esercizio esistono ed esisteranno sempre.

Lo scopo quindi, delle norme che seguono, non è quello di eliminare totalmente il rischio d'incidente, ma quello di ridurre al minimo possibile il verificarsi di questo e i danni che ne possono derivare, specialmente alle persone.

Le norme riportate, devono essere seguite da tutti i frequentatori del campo senza alcuna eccezione, tenendo presente, sempre in base alla norma fondamentale del buon senso, che ulteriori precauzioni, qualora ritenute necessarie, devono essere prese anche su iniziativa del singolo aeromodellista.

L'atteggiamento individuale del singolo aeromodellista nei confronti della sicurezza è molto importante, perché questo influenzerà l'opinione che spettatori ed autorità avranno verso l'attività di volo.

L'osservanza delle norme di sicurezza non deve quindi essere considerata come un impedimento alla pratica dell'aeromodellismo (o della libertà personale), ma come una dimostrazione della consapevolezza e responsabilità degli aeromodellisti, che contribuirà anche alla diffusione della nostra attività.

1) Accesso al campo di volo

L'accesso, al campo di volo, avviene percorrendo l'argine destro del fiume Brenta nel comune di Nove in Via Porte Rosse (di fronte al distributore carburanti dell'ex Mini Motel), superando la sbarra che chiude l'accesso all'argine. La sbarra è chiusa da un apposito lucchetto e deve essere lasciata aperta solo per il tempo strettamente necessario al passaggio. E' a cura di ciascun socio assicurarsi che la sbarra e il lucchetto siano chiusi per evitare il passaggio di persone e mezzi non autorizzati.

In tal senso, il socio, al momento dell'iscrizione, riceve copia dell'autorizzazione d'accesso all'argine rilasciata dal "Genio Civile" (che dovrà essere esibita in caso di controllo da parte delle autorità insieme alla tessera d'iscrizione) e copia della chiave del lucchetto.

L'accesso, alla zona del campo di volo, deve avvenire esclusivamente percorrendo la stradina posta sull'argine per circa 800 metri dalla sbarra, a velocità non superiore ai **15 km/ora** e con mezzi di dimensioni e pesi compatibili con le caratteristiche della stessa.

In nessun caso è permesso l'utilizzo di automezzi al di fuori della via e delle aree indicate (vedasi piantina allegata).

In caso di non rinnovo da parte del Socio dell'iscrizione al Gruppo, questo dovrà restituire la copia della chiave e ovviamente non potrà più accedere al campo di volo con un proprio mezzo di trasporto.

2) Condizioni per poter svolgere l'attività di volo

Per svolgere attività di volo è necessario essere in possesso di:

- Essere Soci Ordinari;
- Attestato di superamento esame per la categoria A1/A3 open o superiori;
- Ottenimento del QR Code, da applicare su ciascun modello, mediante l'iscrizione al sito <https://www.d-flight.it/> come operatore pilota;
- Età minima 16 anni compiuti. Per i minori di 16 anni è obbligatoria la presenza/assistenza di un pilota dotato di attestato A1/A3 e relativo QR Code applicato sul modello..
- Polizza assicurativa cumulativa del Gruppo compresa nella quota sociale annuale.

I Piloti ospiti, non iscritti al Gruppo, per poter volare dovranno seguire la procedura individuata dall'allegato D.

Dovranno inoltre dimostrare al Coordinatore delle operazioni di essere in grado di pilotare l'aeromodello in tutta sicurezza.

Il Coordinatore delle Operazioni, così come definito a pagina 9 del Manuale Operativo, garantisce il funzionamento sicuro ed efficiente delle operazioni e viene individuato di volta in volta tra i Soci Consiglieri o in mancanza di essi tra Soci esperti, non impegnati in quel momento in operazioni di volo e collabora all'applicazione delle misure di contingenza in caso di emergenza.

In nessun caso sarà possibile svolgere attività di volo o utilizzare modelli che non siano coperti dalle condizioni individuate nella polizza del gruppo.

3) Scuola di volo

Coloro che s'iscrivono per la prima volta al Gruppo come Soci Ordinari e intendono dedicarsi al pilotaggio di modelli RC, dovranno dimostrare la propria capacità di pilotaggio effettuando un volo completo alla presenza del Coordinatore dell' Operazioni .

Chi non fosse in grado di farlo, dovrà, possibilmente già al momento dell'iscrizione, chiedere l'assistenza di un socio esperto. Le modalità di addestramento saranno decise di volta in volta dopo aver preso in esame il materiale a disposizione. Se l'allievo non disponesse di modelli adatti al pilotaggio basico, sarà invitato ad acquistarne uno e, nel frattempo, gli saranno impartite alcune lezioni pratiche con modello di proprietà del gruppo dotato del sistema radio maestro-allievo.

Le lezioni proseguiranno con un modello di proprietà dell'allievo fino a quando sarà in grado di volare da solo eseguendo le manovre fondamentali di decollo, volo in circuito ed atterraggio.

4) Obblighi dei Soci

Ogni Socio, che intenda volare, deve attenersi a quanto sotto riportato:

Assicurarsi dell'idoneità al volo del proprio modello dal punto di vista dell'affidabilità generale facendo riferimento alla check-list di sicurezza allegata

Controllare la bacheca in campo ed attenersi a quanto riportato nel successivo paragrafo:

Utilizzare e rispettare le varie aree e volumi e indicazioni, secondo quanto riportato nelle piantine allegate.

In particolare secondo **l'allegato B Destinazione aree:**

- **zona A:** parcheggio veicoli,
- **zona H:** parcheggio veicoli dei portatori di handicap
- **zona B:** sosta del pubblico,
- **zona C:** parcheggio dei modelli e avvio dei motori. Per la messa in moto dei motori termici, i modelli dovranno essere posizionati con l'elica rivolta verso la pista.
- **zona P:** pilotaggio RC
- **zona D:** pista di decollo e atterraggio RC,
- **zona U:** pista volo vincolato,
- **zona M:** prova motori,
- **zona AV:** piazzola avviamento turbine.
- **Zone S:** area di sicurezza nella quale devono confluire Soci/Piloti ed eventuali altre persone in casi di Emergenza.

In particolare secondo **l'allegato C LIMITI AREA DI VOLO :**

- Flight geography: ossia lo spazio aereo entro il quale è permesso volare.
- Contingency volume h 120 mt: volume di spazio aereo nel quale entro il quale è permesso volare sino alla quota massima di 120 metri.
- Risk buffer area zone: area che circonda il volume operativo destinata a ridurre al minimo i rischi per i terzi in superficie in caso in cui il modello esca dal Contingency volume. In questa aerea è quindi assolutamente vietato volare.

Segnalare al Coordinatore dell' Operazioni situazioni anomale dell'area di volo (es. mancanza dei cartelli di segnalazione, danneggiamenti come buche o altro della pista, ecc.).

La pista deve essere sempre libera e adibita solo alle operazioni di decollo e atterraggio. E' possibile recarsi alla estremità della pista per il decollo solo se non ci sono altri modelli in volo. Avvenuto il decollo, è **OBBLIGATORIO** spostarsi immediatamente nell'area destinata ai piloti (zona P). E' possibile recarsi in pista per recuperare il modello solo dopo averlo annunciato a voce alta ad eventuali altri piloti in volo. I passaggi a bassa quota possono essere effettuati solo in asse pista e devono essere annunciati ad alta voce ad eventuali altri piloti in volo.

L'avviamento dei modelli a motore nella zona box (zona C nella piantina allegata), deve essere effettuato tenendo il modello con l'elica rivolta verso la pista, in maniera da evitare che il modello possa inavvertitamente muoversi verso il pubblico; l'avviamento dei modelli a turbina deve essere effettuato esclusivamente nell'apposita piazzola (zona AV nella piantina allegata).

Il pilotaggio, deve avvenire solo e solamente nello spazio previsto, ossia in prossimità della rete centrale a bordo pista, indicato con la lettera P nella piantina allegata e i piloti devono trovarsi ad una distanza tale da poter facilmente comunicare tra di loro.

Il numero massimo di modelli RC in volo contemporaneamente è fissato in 4 (quattro); tuttavia è estremamente sconsigliato esempio il volo contemporaneo di 4 maximodelli.

Per evitare che le attività di volo e prova motori possano disturbare l'abitato confinante con il campo, l'uso di modelli con motore a scoppio e la prova dei motori a scoppio e motori elettrici rumorosi dovranno rispettare rigorosamente gli orari stagionali affissi nella bacheca in campo.

Il 1° Novembre, per non arrecare disturbo ad attività legate a tradizioni locali, le limitazioni del paragrafo precedente valgono per tutta la giornata.

L'uso di pulsogetti e di altri motori particolarmente rumorosi è sempre vietato.

E' fatto assoluto divieto di accendere fuochi, abbandonare rifiuti di ogni genere (compreso mozziconi di sigaretta, ecc.); è fatto altresì obbligo, ad ogni Socio, di mantenere pulita l'intera area (parcheggi compresi), provvedendo a rimuovere non solo i propri rifiuti, ma anche quelli che eventualmente fossero stati abbandonati da altri e smaltirli nei luoghi e nelle maniere consentite dalla legge.

E' fatto altresì obbligo del massimo rispetto dell'ambiente naturale (manto erboso, alberi, fauna, ecc.).

E' un dovere dei Soci segnalare al Coordinatore dell' Operazioni la presenza di modelli giudicati particolarmente rumorosi o costruiti con modalità non appropriate.

E' un dovere del Coordinatore dell' Operazioni impedire che tali modelli possano recare disturbo al vicinato o volare se ritenuti non sicuri.

Il Coordinatore dell' Operazioni ha il diritto nonché il dovere di non consentire il volo di un modello che reputa troppo rumoroso oppure che giudica non sufficientemente sicuro. Il Socio pilota NON può in alcun modo opporsi a tale giudizio e decisione.

Il Coordinatore dell' Operazioni ha il diritto nonché il dovere di intervenire tempestivamente nel caso riscontri che un pilota voli al di fuori dei limiti stabiliti (buffer), chiedendo l'immediato rientro e segnalando l'accaduto al Consiglio Direttivo.

Il Coordinatore dell' Operazioni ha il diritto nonché il dovere di segnalare al Consiglio Direttivo situazioni di eccessiva rumorosità, volo inappropriato, non rispetto delle regole di sicurezza, per gli opportuni provvedimenti.

Eventuale verifica strumentale della rumorosità di un modello sarà oggetto di un documento non compreso in questo regolamento.

Tutti i Soci devono collaborare nel garantire la massima sicurezza in campo segnalando al Coordinatore dell' Operazioni eventuali situazioni o fonti di pericolo.

La presenza del pubblico NON deve essere consentita nelle aree operative (box, pista, collaudo motori).

E' un dovere per i Soci, rispettare e far rispettare agli altri Soci ed a eventuale pubblico presente le norme riportate nel presente regolamento utilizzando un comportamento il più possibile civile ed educato, evitando, comunque, situazioni di aperto conflitto (ricordiamoci che siamo tutti al campo per divertirci e rilassarci); eventuali situazioni particolari dovranno essere segnalate al Consiglio per gli opportuni provvedimenti.

Registro delle attività di volo:

Ai sensi del reg. 947 viene istituito il registro delle attività di volo.

Per la registrazione si deve accedere al sito logfly.it.

Al primo accesso, viene richiesto come nome utente il proprio Codice Fiscale, mentre la password è coincidente sempre con il Codice Fiscale.

Effettuato il primo accesso, è possibile e consigliabile cambiare la password con una di propria scelta seguendo le indicazioni del sito logfly.it.

La registrazione è obbligatoria e deve essere effettuata per ogni modello alla fine della giornata di voli.

Procedure di segnalazione eventi

In caso di eventi che hanno provocato lesioni a persone o situazioni di conflitto di traffico con aeromobili pilotati, occorre fare riferimento all'Emergency Response Plan (ERP) predisponendo tutte le azioni conseguenti in esso previste.

Equipaggiamenti DPI per primo intervento

All'interno di uno dei cubi di cemento a supporto dei tavoli, è posizionato il materiale destinato alla gestione del primo intervento.

Il cubo è chiuso da uno sportello con un lucchetto la cui chiave è la stessa della sbarra di accesso al campo e quindi in possesso di tutti i Soci.

All'interno sono posizionati:

- cassetta di pronto soccorso;
- estintore a polveri;
- giubbotto catarifrangente;
- Copia del Regolamento del Campo, del Manuale Operativo e dell' Emergency Response Plan

Ogni Socio, ha l'obbligo di vigilare sull'integrità del materiale ed eventualmente segnalare al Coordinatore delle operazioni eventuali mancanze o danneggiamenti

Analogamente, in caso di utilizzo del materiale occorre segnalarlo al Coordinatore delle operazioni per procedere al reintegro del materiale usato.

5) Bacheca

Prima d'iniziare qualsiasi attività di volo, deve essere consultata la Bacheca posizionata al campo.

In essa sono riportate le indicazioni per un corretto e sicuro utilizzo del campo nonché eventuali avvisi e comunicazioni riguardanti l'attività del Gruppo.

Radio operanti al di fuori della banda dei 2.4Ghz.

La bacheca è anche munita di una serie di ganci ai quali è obbligatorio appendere, per radio operanti al di fuori della banda 2.4 Ghz, i cartellini riportanti il nome del socio con foto e la frequenza impiegata ai fini di evitare interferenze con radio sullo stesso canale o adiacenti.

Ogni socio ha diritto ad avere, gratuitamente, un cartellino per ogni radio in suo possesso. I cartellini dovranno essere richiesti al segretario del gruppo. L'affissione del cartellino frequenza, per radio operanti al di fuori dei 2.4 Ghz, è obbligatoria anche se si è soli ed è la prima operazione che ogni socio, intenzionato a volare, deve fare appena arrivato in campo. Nel caso ci siano altri cartellini con indicata una frequenza uguale o molto vicina alla propria, si devono contattare i titolari dei cartellini in questione, per concordare l'uso delle radio in modo da evitare la possibilità

di interferenze.

Il controllo deve essere effettuato prima di appendere il sopraindicato cartellino e di effettuare l'accensione della radio e deve essere ripetuto prima di ogni volo per evitare spiacevoli conseguenze.

Eccezionalmente, nel caso di dimenticanza, è consentito appendere al tabellone cartellini provvisori che, comunque, riportino gli stessi dati dei cartellini ufficiali.

6) Volo di modelli di categorie diverse

In caso di contemporanea presenza al campo di modelli di categorie diverse (VL, RC, VVC), i Soci dovranno prendere accordi in maniera di consentire a tutti di volare in tranquillità.

E' vietato il volo contemporaneo di modelli di categorie diverse.

7) Voli di collaudo o con modelli particolarmente impegnativi (es: modelli a turbina)

Fatto salvo quanto già sopra riportato, e quanto specificato nella lista di controllo, nel caso di volo di collaudo o di volo con modelli particolarmente impegnativi, il Socio ha la facoltà, previo accordo con gli altri piloti, di effettuare il proprio volo da solo e con il tempo necessario. E' chiaro che di questa possibilità non si debba abusare e debba essere sempre seguito il criterio che tutti devono poter volare.

8) Sanzioni e provvedimenti

I Soci che non si atterranno al presente Regolamento, potranno essere sottoposti a provvedimenti disciplinari che saranno determinati dal Consiglio Direttivo.

Essi saranno, in ordine di gravità:

- richiamo/i verbale/i
- richiamo/i scritto/i
- sospensione dall'attività di volo per un massimo di tre mesi
- espulsione dal Gruppo

Il Socio potrà essere chiamato anche a rispondere in proprio dei danni causati dal suo comportamento (es.: in caso di errata accensione della radio con danneggiamento o distruzione di modello appartenente ad altro socio, si dovrà risarcire il danno arrecato)

9) Responsabilità e approvazione del presente Regolamento

La responsabilità della redazione, approvazione e delle eventuali modifiche del presente Regolamento, appartiene al Consiglio Direttivo del Gruppo, che lo approva a semplice maggioranza.

Qualsiasi Socio può proporre modifiche o aggiornamenti segnalandole al Presidente del Gruppo il quale provvederà a riportarle al Consiglio.

10) Integrazione Regolamento ENAC

Quanto normato dal presente Regolamento, deve essere integrato da quanto previsto dal Regolamento mezzi aerei a pilotaggio remoto emanato dall'ENAC, nonché dal Manuale Operativo

(MO) ed ERP (Emergency Response Plan) di C.S.A.In. (Centri Sportivi Aziendali ed Industriali) ai quali il Gruppo Francesco Baracca è associato .

11) Responsabilità e accettazione del Regolamento da parte dei Soci

La responsabilità di tutte le azioni dei piloti comprese quelle di taxi, volo, collaudo, prove motori sono proprie del pilota e **NON POTRANNO MAI RICADERE SU ALTRI SOCI DEL GRUPPO, CONSIGLIO DIRETTIVO O PRESIDENTE**. La sola iscrizione al Gruppo implica che tale regola sia stata letta e sottoscritta da ciascun Socio.

L'iscrizione al GAFB implica che il presente regolamento viene accettato integralmente in tutti i suoi punti, dal Socio.

Raccomandazioni Supplementari per l'Utilizzo di ELICOTTERI e DRONI

Quanto segue costituisce un insieme di ulteriori raccomandazioni, a quanto già previsto dal regolamento di volo e dalla check list di sicurezza, che dovranno essere assolutamente rispettate.

Un modello di elicottero, date le sue caratteristiche intrinseche, deve avere un grado di sicurezza maggiore di ogni altro modello volante.

In particolare, dovrà essere rigorosamente rispettata la zona riservata al volo evitando sconfinamenti e sorvoli delle zone proibite (parcheggi, pubblico, ecc.)

Le zone destinate al volo di elicotteri sono due: la pista di volo vincolato per i voli di set-up in hovering a bassa quota (non superiori ai 2 metri) e la pista normalmente destinata al volo di aeromodelli per il volo normale.

E' vietato il trasferimento in volo dalla pista VVC alla pista RC e viceversa.

Qualora venga usata la pista VVC, il modello dovrà essere tenuto in prossimità della piazzola centrale.

In caso di uso della pista RC, non sono consentiti voli contemporanei di aerei ed elicotteri.

E' assolutamente vietato far volare o tenere in moto un modello di elicottero nella zona box, nelle immediate vicinanze e in prossimità di spettatori.

Quando viene messo in moto il motore nella zona box, occorre trattenere fermamente la testa del rotore.

Quando il motore è in moto, occorre portare il modello ad una sensibile distanza da altre persone prima di far partire il rotore e volare.

Non lasciare andare il rotore del modello finché non si è certi che sia sicuro farlo, e non si dimentichi mai la quantità di energia presente in un rotore in moto.

E' vietato tenere il modello alto sopra la testa per far girare il motore e far girare il motore senza le pale.

Le pale devono essere sempre accuratamente bilanciate, ricordando sempre che le vibrazioni per gli elicotteri possono essere molto distruttive.

Un modello di elicottero non deve mai, in nessuna circostanza, essere fatto volare o messo in moto:

- Nella zona box e nelle immediate vicinanze, o in vicinanza di spettatori.
- Direttamente verso la zona box o ogni spettatore.
- Con pale metalliche.
- Con bordi di entrata affilati delle pale principali o del rotore di coda.
- Con pale danneggiate o sbilanciate. Va notato che le pale, specialmente quelle in legno, devono essere rinforzate alla radice con legno duro, fibra di vetro o altro materiale adatto.
- Con l'impianto radio non protetto da urti e vibrazioni.
- In presenza di spettatori, in competizioni e manifestazioni se non propriamente collaudato e sicuramente adatto al volo.
- Finché non sono stati effettuati i controlli previsti ai punti A) e B) sotto specificati.

A) CONTROLLI PRE-SESSIONE DI VOLI

- Controllare che tutti i "ball link" siano esenti da giochi, e se del caso sostituire.
- Controllare che le pale siano in buone condizioni ed esenti da danni, a parte danni minori alle estremità.
- Controllare che non vi siano viti e bulloni laschi o mancanti.
- Controllare che non vi sia gioco nel sistema di trasmissione, a parte il gioco degli ingranaggi di riduzione, che non deve essere eccessivo.
- Controllare che i servi siano fissati e non imbrattati di olio.
- Controllare il fissaggio del serbatoio e dei tubetti.
- Controllare che l'antenna della ricevente sia fissata sicuramente, in buone condizioni, senza spellature o danni.

B) CONTROLLI PRIMA DI OGNI VOLO

- Se il modello ha subito danni o ha effettuato un atterraggio duro, ricontrollare tutto quanto previsto in A).
- Controllare tutti i comandi prima della messa in moto, specialmente per connessioni piegate o servi rallentati.
- Ricontrollare i comandi con il rotore a alto numero di giri subito prima del decollo.
- Controllare eventuali vibrazioni ed eliminarle prima del volo.
- Controllare che le pale del rotore siano parallele in volo stazionario.
- Controllare che l'antenna della ricevente non venga presa da parti in movimento.
- Controllare due volte che tutti gli interruttori della trasmittente siano nella posizione corretta prima di ogni volo.
- Per la programmazione del Fail Safe vale quanto detto per i modelli ad ala fissa, con le opportune modifiche per adattare la programmazione alle caratteristiche degli elicotteri.

C) SICUREZZA DELLE PALE DEL ROTORE

Le principali cause di cedimento delle pale del rotore sono le seguenti:

- 1) Difetti di progetto/fabbricazione.** La maggior parte dei difetti di progettazione e fabbricazione osservati sono centrati intorno al foro di fissaggio al rotore. Difetti tipici sono il foro effettuato sulla giunzione di due laminazioni del legno e selezione del legno sbagliata con conseguente foratura in una zona di legno morbido. Pale di questo tipo non debbono essere usate. Anche un rinforzo nella zona può non risolvere il problema.
- 2) Montaggio non corretto.** Un montaggio non corretto da parte del modellista può essere localizzato principalmente nel rinforzo alla radice e nelle pale che devono avere un peso all'estremità. In ogni caso si deve porre gran cura che ogni componente aggiunto sia montato correttamente con l'adesivo adatto. Incollaggi sbagliati e componenti di rinforzo applicati in maniera errata sono probabilmente la maggior causa singola di cedimento, pertanto è importantissimo che sia usata la maggiore cura possibile in ogni montaggio che dovrete fare.
- 3) Riparazioni non corrette.** Non fatevi tentare di fare riparazioni importanti alle pale, a meno che non sappiate esattamente cosa state facendo. Sono possibili riparazioni minori alle estremità delle pale ma, dopo le riparazioni, è necessario rifare il bilanciamento.
- 4) Danni non apparenti.** Ogni urto con il terreno o con il trave di coda causerà quasi certamente danni alle pale, e questi danni possono non essere visibili a causa del rivestimento. In caso di dubbio, non esitate a rimuovere il rivestimento per fare un'ispezione. Rifare il rivestimento e il bilanciamento è un prezzo molto piccolo da pagare per la tranquillità.

- 5) **Invecchiamento ed usura.** L'invecchiamento degli incollaggi nelle strutture lignee è normale, e le forze di elevata intensità insite nelle pale del rotore impongono di fare molta attenzione a eventuali problemi di delaminazione nelle pale di legno. Un problema riscontrato talvolta nelle pale in materiale composito è il danno da calore. Le pale lasciate in auto in un giorno caldo possono soffrire di ammorbidimento della resina e questo, combinato con una dilatazione del riempimento in espanso, può rendere le pale non sicure.

Per concludere, controllate attentamente le pale del rotore, e non esitate a scartarle se avete dubbi sulle loro condizioni.

Raccomandazioni Supplementari per l'Utilizzo di Aeromodelli con Propulsione a Turbina (non con motore elettrico)

Quanto segue costituisce un insieme di ulteriori raccomandazioni, a quanto già previsto dal regolamento di volo e dalla check list di sicurezza, che dovranno essere assolutamente rispettate.

- 1) L' MTO, non deve superare kg. 25.00.
- 2) I contenitori (serbatoi) del carburante devono rispettare una buona protezione meccanica e termica all'interno del modello.
- 3) E' fatto divieto di collegare il/i serbatoio/i interno/i con altri esterni nella fase di avvicinamento alla zona di decollo.
- 4) E' vietata l'alimentazione a gas della turbina salvo la fase d'avviamento.
- 5) Data la particolarità dei modelli a turbina tutta la costruzione deve essere particolarmente curata secondo le norme di buona tecnica.
- 6) Particolare cura dovrà essere posta negli organi di comando e nei servocomandi che dovranno essere correttamente installati e dimensionati per far fronte agli sforzi in gioco.
- 7) Il modello deve essere dotato di doppia batteria (di capacità e tensione adeguate) e di doppio interruttore meccanico o singolo interruttore elettronico di sicurezza, collegati in maniera tale che il funzionamento sia garantito anche rimuovendo (o scollegando) alternativamente una batteria.
- 8) Il sistema di comando via radio deve prevedere la funzione di FAIL SAFE sia per radio in PCM che PPM, settata in modo tale che in caso di avaria elettronica, la turbina venga immediatamente portata al minimo.
- 9) Le ruote del modello devono essere munite di freni.
- 10) Tutte le parti elettriche ed elettroniche devono essere conformi alle normative specifiche C.E. vigenti, devono essere ancorate alla struttura del modello e, se poste nella vicinanza dello scarico, devono essere protette termicamente.
- 11) L'avviamento della turbina, deve essere effettuato esclusivamente nella piazzola appositamente predisposta ed individuata con le lettere AV nella piantina allegata.
- 12) Ogni pilota dovrà munirsi di apposito riparo (coperta ignifuga o simili) da posizionare dietro lo scarico della turbina nelle fasi di avvio, prova e decollo ad evitare danneggiamenti del manto erboso.

- 13) Ogni pilota dovrà essere dotato di estintore carico ed efficiente di capacità minima di 5 kg da tenere pronto all'uso nell'area di avvio motori.

Norme di volo per Aeromodelli in volo vincolato circolare

Quanto segue costituisce un insieme di ulteriori raccomandazioni, a quanto già previsto dal regolamento di volo e dalla check list di sicurezza, che dovranno essere assolutamente rispettate.

- 1) Il volo di aeromodelli in volo vincolato circolare è consentito solo nell'apposita pista individuata nella piantina con la lettera. Eventuali deroghe saranno ammesse solo in caso di particolari raduni
- 2) Sono consentiti cavi di lunghezza massima di 22 metri.
- 3) Sono consentiti unicamente cavi di acciaio di diametro adatto al tipo di modello (vedasi le misure minime stabilite dal Regolamento Sportivo Nazionale per le varie categorie).
- 4) Prima dell'inizio di ogni sessione di voli, e dopo ogni eventuale atterraggio pesante, il modello dovrebbe essere sottoposto ad una prova di trazione, con i limiti e le modalità stabilite dal Regolamento Sportivo Nazionale.
- 5) Dopo ogni prova di trazione occorre ricontrollare i cavi e la squadretta di comando e, se si riscontra qualche danno, non volare finché il modello non sia riparato e nuovamente controllato.
- 6) Prima che il modello sia lasciato, assicurarsi che non vi siano spettatori nell'area del cerchio di volo o nelle adiacenze. Eventuali aiutanti debbono allontanarsi al più presto.
- 7) Qualora questi debbano sostare in prossimità della circonferenza (come i meccanici dei modelli da team racing) devono essere muniti di casco di protezione.
- 8) Quando si prevede una forte trazione sui cavi, usare un bracciale di sicurezza che collega la manopola al polso.
- 9) Non lasciare mai la manopola mentre il modello è in volo, se non per passarla ad un altro pilota di fiducia in caso di emergenza (malore, incapacità di controllare il modello per inesperienza, ecc.).
- 10) Invitare gli spettatori a sostare ad una distanza minima di 5 metri dalla circonferenza di volo.
- 11) Il pilota, durante il volo, deve rimanere assolutamente all'interno della piazzola centrale della pista.
- 12) Dato che la pista non è recintata, il pilota deve fare particolare attenzione affinché nessuno si avvicini o entri nella circonferenza mentre il modello è in volo.
- 13) In questo si avvale dell'aiutante che deve vigilare e segnalare prontamente al pilota eventuali situazioni di pericolo. Qualora queste si verificano, fare quota immediatamente e se possibile, fermare il motore. Se non è possibile far quota in tempo utile, è preferibile "piantare" il modello in terra piuttosto di correre il rischio di investire qualcuno.
- 14) Sono consentiti voli contemporanei di più modelli sino ad un massimo di tre. In questo caso, i piloti devono rimanere il più vicini possibile e comunque all'interno della piazzola centrale.

CHECK LIST DI SICUREZZA PER MODELLI VOLANTI

Quanto segue, costituisce un memorandum dei principali controlli da effettuare su un aeromodello volante.

Ovviamente la lista dovrà essere adattata ed eventualmente integrata con controlli specifici per la particolare categoria alla quale il modello appartiene (es. radiocomandato, VVC, volo libero ecc.).

Il posto ideale, in cui dovrebbe trovarsi questa lista è nella cassetta di volo.

A tutti, aeromodellisti esperti o principianti, può capitare di dimenticare qualche controllo, con conseguenze più o meno spiacevoli.

D'altra parte, le check-list sono usate di routine anche dai piloti di aerei anche con migliaia d'ore di volo;e noi vorremmo essere da meno?

1. Controlli da effettuare prima del “primo volo” della giornata

Bilanciamento

Il centro di gravità longitudinale è nella zona prevista dai disegni costruttivi?

Il modello è bilanciato lateralmente?

Allineamento

Le superfici portanti (ali e stabilizzatori) sono montate con il corretto angolo relativo?

Le ali presentano svergolature?

Le ali, ed altri parti smontabili, sono dotati di sistemi di fissaggio idonei che garantiscano il corretto e sicuro posizionamento (es. spine di riferimento, sedi sagomate ecc.)?

Il motore è montato con i corretti angoli di disassamento, come previsti dai disegni costruttivi?

Controllo delle superfici mobili

Tutte le superfici mobili sono correttamente e sicuramente fissate alle parti fisse ? (controllare tirando in corrispondenza delle cerniere la parte mobile)

Tutte le squadrette di comando delle superfici mobili sono correttamente e sicuramente fissate?

Controllo dei comandi

I comandi delle parti mobili sono stati controllati e fissati in modo sicuro?

Le forcelle, d'attacco dei comandi alle squadrette, sono chiuse correttamente ? (è consigliabile inserire un pezzetto di tubetto da miscela per mantenere chiusa la forcilla)

Motore

Le viti di fissaggio del motore e del castello motore all'ordinata parafiamma (se esistente) sono correttamente strette?

Il dado di fissaggio dell'elica e l'ogiva sono strette correttamente?

Il comando del carburatore lavora correttamente senza piegarsi?

Il motore si spegne agendo sul trim della radio?

L'elica è stata bilanciata e verificata se danneggiata? (L'uso di eliche danneggiate è estremamente pericoloso)

L'estremità dell'elica sono verniciate in colore contrastante? (quest'accorgimento non è essenziale, ma rende l'elica più visibile durante la rotazione)

Il motore è stato carburato correttamente sia per il minimo che per il massimo?

Il serbatoio è stato installato correttamente ? (es. l'altezza del serbatoio rispetto allo spillo del carburatore, pendolino del serbatoio nella corretta posizione e libero di muoversi, tubetti della miscela in buone condizioni e connessi correttamente al carburatore, presa di pressione, ecc.)

Carrello d'atterraggio

Il carrello d'atterraggio è correttamente e sicuramente fissato alla fusoliera o alle ali?

Il modello nel rullaggio a terra prosegue seguendo una linea retta?

Equipaggiamento radio

La batteria della ricevente è fissata in modo sicuro con gommapiuma per proteggerla dalle vibrazioni e dagli urti?

I vari connettori (servi, batteria, interruttori ecc.) sono correttamente inseriti e sicuri?

Il filo dell'antenna del ricevitore, è interamente esteso e in buone condizioni?

La batteria della ricevente è efficiente e carica ? (e consigliabile, in caso di dubbi, effettuare la prova mediante un tester con opportuno carico proporzionato alla batteria in uso)

Tutti i servi sono correttamente e sicuramente fissati ai loro supporti?

Le squadrette dei servi sono correttamente fissate ai servi stessi mediante l'apposita vite?

I movimenti degli stick sulla trasmittente corrispondono per assegnazione e direzione agli effettivi movimenti delle parti mobili?

E' stata effettuata una prova di portata radio?

Prova di portata radio

Verificare se la frequenza che usate è libera e segnalatela con l'apposito cartellino apposto al cartellone di controllo frequenze

Accendere la trasmittente e verificare che sia impostato il corretto modello (ovviamente se la vostra radio ha la possibilità d'avere più modelli in memoria) e quindi accendere la ricevente del modello.

Con l'antenna della trasmittente completamente ritratta, allontanarsi dal modello e chiedendo aiuto a qualcuno che controlli il modello, verificare la distanza alla quale il segnale non è più ricevuto correttamente (i servi cominciano a vibrare e a muoversi da soli).

ATTENZIONE !!!! Nel caso di modelli elettrici il motore potrebbe mettersi in moto da solo quindi attenzione all'elica; la prova può essere considerata superata se la distanza raggiunta prima della perdita del segnale si aggira sui 60/100 metri secondo il tipo di radio.

Generali

La copertura è tesa e non presenta segni di danneggiamento?

Tutte le viti sono serrate e sicure?

Le capottine, le aperture apribili, le NACA ecc. sono fissate in modo sicuro?

Il vostro nome ed indirizzo sono segnati in un luogo facilmente visibile? (questo può essere molto utile se perdetes il modello e venga ritrovato da qualcuno)

2. Controlli da effettuare prima di “ogni volo” della giornata

Verificare che la frequenza che usate sia libera e segnalatene l’uso da parte vostra.

Verificare che le batterie (della ricevente e della trasmittente) siano sufficientemente cariche per il volo che intendete fare.

Verificare che non ci siano danni e controllare il corretto movimento (in direzione e corsa) di tutte le superfici mobili.

Per modelli con propulsione a motore termico.

Accendere la trasmittente e verificare che sia selezionato il corretto modello e poi accendere la ricevente sul modello.

Avviare il motore e controllare che il comando dello stesso risponda correttamente passando dal minimo al massimo in maniera sufficientemente rapida.

Verificare, con motore al massimo, che puntando il modello verso l’alto il motore non si spenga o diminuisca i giri.

Portare il modello verso la pista e annunciate ad alta voce agli altri piloti e pubblico che state per decollare.

Prima dell’atterraggio, annunciate, ad alta voce, le vostre intenzioni agli altri piloti ed al pubblico e appena atterrati spegnere la ricevente e la trasmittente per liberare la frequenza.

Per modelli con propulsione elettrica

Accendere la trasmittente e verificare che sia selezionato il corretto modello e poi accendere la ricevente sul modello.

Se il modello ha una batteria indipendente per la ricevente accendetela.

Assicurarsi che il comando motore sia in posizione di spento e connettere la batteria del motore.

ATTENZIONE: il motore a questo punto deve essere considerato “vivo” e potrebbe avviarsi da solo anche senza alcuna manovra sulla trasmittente per esempio a causa d’interferenze esterne o a guasti del regolatore.

Premere il pulsante di sicurezza del regolatore (se esistente) e provare, con il comando sulla trasmittente, il corretto funzionamento del motore.

Portare il modello verso la pista e annunciate ad alta voce agli altri piloti e pubblico che state per decollare.

Prima dell’atterraggio, annunciate, ad alta voce, le vostre intenzioni agli altri piloti ed al pubblico e appena atterrati spegnere la ricevente e la trasmittente per liberare la frequenza.

Buoni voli a tutti

Il Presidente



GRUPPO AEROMODELLISTICO FRANCESCO BARACCA

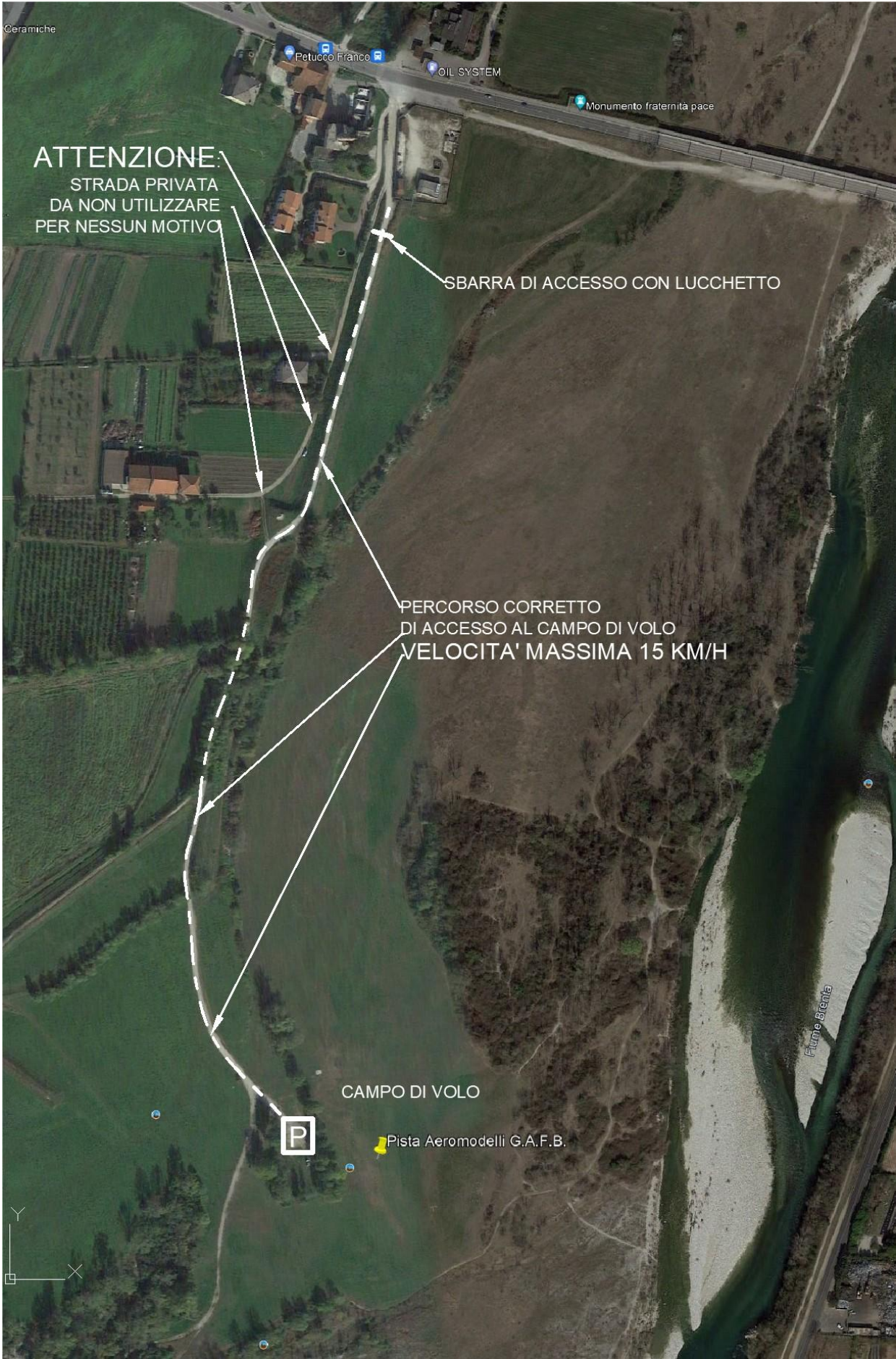
Codice Fiscale: 91003380242 - Sede legale: Corso Mazzini, 136 - 36063 Marostica (VI)

Sede sociale: Via Duca di Modena, 52 - 36050 Cartigliano (VI)

Campo di volo: Via Porte Rosse - 36055 Nove (VI)

Web: www.gafb.it – Email: info@gafb.it – PEC: gafb@pec.it

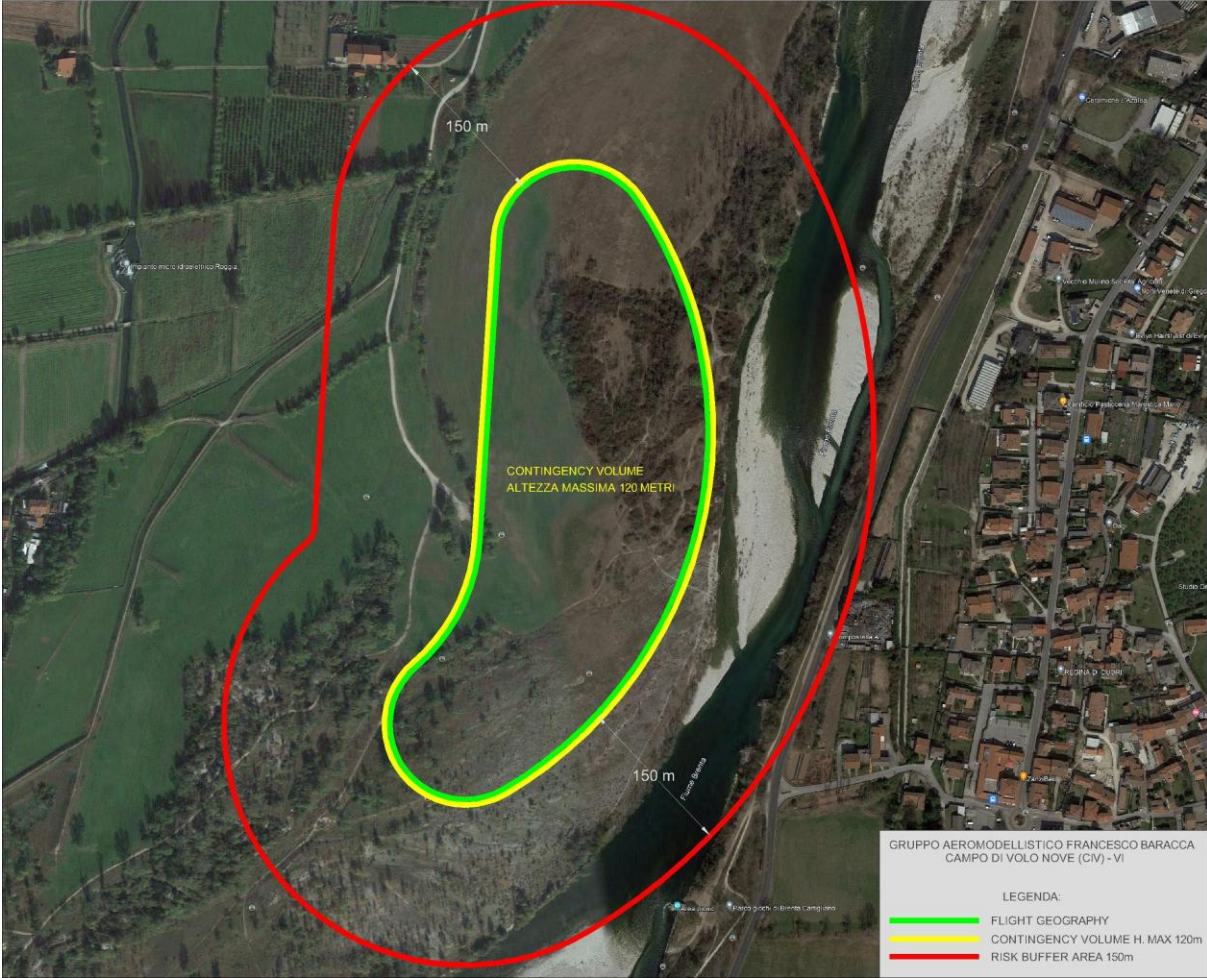
ALLEGATO A – ACCESSO AL CAMPO



B – DESTINAZIONE DI AREE



ALLEGATO C – LIMITI AREA DI VOLO



ALLEGATO D – Autorizzazione temporanea per pilota non socio ad operare all'interno delle aree del G.A.F.B

Il pilota non socio che desiderasse far volare il proprio UAS/aeromodello, di MTOM al decollo non superiore a 25 Kg, presso il GAFB dovrà:

1. Dimostrare il possesso dell'Attestato A1/A3, del QRCode operatore e di adeguata polizza assicurativa (certificato assicurativo e quietanza). Tale documentazione dovrà essere sottoposta alla verifica del Coordinatore delle Operazioni, o altra persona da questi delegata prima di iniziare qualsiasi attività.
2. Essere edotto dalle condizioni dello spazio aereo della sede secondaria GAFB: estensione e quote permesse, aree di non sorvolo, logistica dell'impianto sportivo (parcheggio, area approntamento modelli, area sicurezza) e le prescrizioni di sicurezza.
3. Sottoporre l'UAS/aeromodello alla verifica della presenza del QRCode e dello stato di manutenzione da parte del Coordinatore operazioni, o delegato, che presterà assistenza anche durante tutte le fasi del volo. Non sono ammessi UAS/Aeromodelli di MTOM superiore a 25 Kg al decollo (MTOM).

Per richiedere di poter volare presso gli spazi aerei GAFB si utilizza il presente allegato, che dovrà essere presentato insieme alla documentazione elencata al punto 1.

RICHIESTA

Il sottoscritto chiede di poter utilizzare la sede secondaria GAFB per le attività di volo dei propri aeromodelli di MTOM massima di Kg, il giorno

Confermo di aver preso visione dei punti 1,2,3 sopraelencati e di voler adempiere a quanto previsto senza riserva alcuna.

Dichiaro altresì di esonerare il G.A.F.B. e tutti i suoi soci e responsabili da ogni e qualsiasi responsabilità sia civile che penale, o di altra natura, in merito all'esercizio dell'attività sportiva, sia essa praticata in una manifestazione ufficiale, gara o esibizione, sia in fase di allenamento, corso o svago, all'interno delle aree del G.A.F.B.

Luogo e data

Il pilota non Socio

.....

.....

Coordinatore Operazioni

.....