AEROCLUB VOLOVELISTICO MILANESE - A.V.M.
ORGANIZZAZIONE REGISTRATA N° I/FR/110/N
FEDERATO ALL`AEROCLUB D`ITALIA – SCUOLA DI PILOTAGGIO VOLO A VELA
BASE OPERATIVA: AEROPORTO VOGHERA RIVANAZZANO via Baracca 7 – CAP. 27055
TEL. 333/8868339 www.avm.it avm.voghera@libero.it Cod. Fiscale 03712190150

PIANO DI ADDESTRAMENTO PREVISTO DALLA SCUOLA PER LO SVOLGIMENTO DEI PROGRAMMI TEORICO-PRATICI

"SYLLABUS"

SCUOLA DI PILOTAGGIO ALIANTI - ORGANIZZAZIONE REGISTRATA I/RF/110/N

1.1 ORGANIZZAZIONE DELLA SCUOLA DI PILOTAGGIO - ORGANICO

Responsabile dell'Organizzazione Registrata	Giancarlo MEJANI
Accountable Manager	Sandro VACCARI
Capo Istruttore e Trainatore - Responsabile della Sicurezza	Damino CERIANI
Istruttori di volo	Vittorio BORGO Damino CERIANI Paolo RUGGERI
Istruttori di teoria	Vittorio BORGO Damino CERIANI Corrado CORTI Paolo RUGGERI
Piloti incaricati	Ulderico ARCIDIACO Marco BERTOLUZZA Claudio ROSSI Pier Maria TRUSSI

Sede Legale : Aeroporto di Rivanazzano Terme - Pavia

Tel: 333/8868339 e-mail: avm.voghera@libero.it pec: avm@pec.avm.it

Base di armamento: Aeroporto Voghera Rivanazzano Terme (LILH)

Organizzazione Registrata N°1/FR/110/N del 02.07.2003

Esercizio solo sabato, domenica e festivi.

Flotta inscritta nell'Organizzazione: 2 a/m trainatori e 3 Alianti biposto.
Monoposti del Club: 3.
Alianti e Motoalianti privati: circa 10.

NOTA: Secondo una regola interna AVM tutti i piloti istruttori sono piloti di velivolo e tutti i piloti trainatori sono piloti di aliante, requisiti ritenuti INDISPENSABILI sia dal punto di vista sicurezza che per una adeguata professionalità. Come pure il CIT per l'ispezione giornaliera dei mezzi affidati al personale navigante.

MATERIE TEORICHE SCHEDA 1/A (BASICO)

1 Regolamentazione Aeronautica
2 Nozioni Generali sugli Aeromobili
3 Meteorologia
4 Principi del Volo
5 Comunicazioni
6 Sicurezza del Volo

MATERIE TEORICHE SCHEDA 2/ A (CONSOLIDAMENTO)

1 Regolamentazione aeronautica
2 Nozioni Generali sugli Aeromobili
3 Principi del Volo
4 Navigazione
5 Medicina

PARTE TEORICO-TECNICA

1 Costruzioni Aeronautiche
2 Operazioni Pre-volo
3 Tecniche di Lancio:
   a. Traino Aereo
   b. Lancio con Verricello
4 Tecnica di pilotaggio
5 Tecnica di Veleggiamento
6 Tecnica del Volo a Distanza
7 Sicurezza del volo

SCHEDA 1/A – BASICO -

1. REGOLAMENTAZIONE AERONAUTICA

a. Regole dell'aria
   - Legislazione Nazionale
   - Segnali Visivi
   - Operazioni nelle vicinanze degli Aeroporti
   - Documentazione

b. Documentazione
   - Registrazione del tempo di volo
   - Computo del Tempo

2. NOZIONI GENERALI SUGLI AEROMOBILI

a. Strutture di Base dell'Aliante
   - Strutture Generali
   - Comandi e Superfici di Governo
   - Carrello d'Atterraggio

b. Strumenti di Volo dell'Aliante
   - Generalità
   - Strumenti a Pressione
   - Altri Strumenti

3. METEOROLOGIA

a. Introduzione alla meteorologia
   - L'Atmosfera
   - Generalità sulla circuitazione dell'Aria
   - Stabilità' ed Instabilità dell'Aria
   - La Convenzione Termica
   - Le Nubi
   - I Venti
   - Le Correnti Dinamiche e Termodinamiche
   - Il Fenomeno dell'Onda
   - Le Previsioni del Tempo
   - La Meteorologia nella Sicurezza del Volo

4. PRINCIPI DEL VOLO

a. Elementi di Fisica
   - Unità di Misura
   - Rappresentazione Grafica delle Forze

b. Principi del Volo
   - Introduzione alla Teoria del Volo
   - Forze Agenti su un Aeromobile in Volo
   - Comandi di Volo
   - Stallo
   - Vite
   - Stabilità e Centraggio

5. COMUNICAZIONI

a. Radiotelefonia
   - Apparati per Comunicazioni Radio
   - Procedure di volo

6. SICUREZZA DEL VOLO

a. Operazioni a Terra
b. La Zona di Lavoro

SCHEDA 2/A – CONSOLIDAMENTO

1. REGOLAMENTAZIONE AERONAUTICA

a. Regole dell'aria
   - Suddivisione degli Spazi aerei
b. Servizio per il Controllo del Traffico Aereo
c. Documentazione di Bordo

2. NOZIONI GENERALI SUGLI AEROMOBILI

a. Impianti
   - Impianto per la Comunicazione
   - Ossigeno

b. Strumenti di Volo
   - Strumenti Giroscopici

3. PRINCIPI DEL VOLO

a. Dispositivi per la modifica della portanza
b. Fattore di Carico
c. Diagramma Polare delle Velocità

4. NAVIGAZIONE

a. Elementi per la Pianificazione
   - La Terra
   - Introduzione alla Navigazione
   - Tempo
   - Alba, Tramonto
   - Introduzione

5. MEDICINA

a. Fisiologia Aeronautica
   - L'Atmosfera Terrestre
   - Malesseri Tipici del Volo ad Alta Quota
   - Fattori che Provocano i Malesseri:
     - Rimedi Relativi

PARTE TEORICO - TECNICA COMUNE ALLE SCHEDE 1/A E 2/ A

1. COSTRUZIONI AERONAUTICHE

2. OPERAZIONI PRE-VOLO

- I Controlli dell'Aliante
- I controlli degli Equipaggiamenti di Lancio
- L'Equipaggiamento Personale

3. TECNICHE DI LANCIO

a. Il Traino Aereo
   - I Segnali Visivi
   - Il Cavo Traino
   - Procedure Normali di Traino
   - Le Emergenze

b. Il Lancio con verricello
   - I Segnali Visivi
   - Il Cavo ed i Ganci
   - Procedure di Lancio
   - Le Emergenze

4. TECNICA DI PILOTAGGIO

a. Uso dei Comandi
b. Il Volo Rettilineo
c. La Virata
d. Lo Stallo e la Vite
e. La Scivolata d'Ala
f. Il Circuito di Traffico
g. L'Atterraggio con il Vento al Traverso

5. TECNICA DI VELEGGIAMENTO

a. Veleggiamento in Termica
b. Veleggiamento in Pendio
c. Principi del Volo d'onda

6. TECNICA DEL VOLO DI DISTANZA

a. Preparazione del Volo
b. Cenni sul Comportamento Durante il Volo
c. L'Atterraggio Fuori Campo

7. SICUREZZA DEL VOLO

a. Procedure di sicurezza durante le manovre

LICENZA DI PILOTA D'ALIANTE

a) ATTIVITA' DI VOLO TOTALE

13 ore di volo su aliante mediante aerotraino con non meno di 40 decolli e 40 atterraggi (se con verricello almeno 75 lanci).

Il Programma Pratico deve essere inoltre svolto secondo quanto prescritto dalla scheda 1/A - Basico e dalla scheda 2/A - Consolidamento.

NOTA:

Le missioni relative al volo veleggiato in pendio si potranno effettuare solo in quegli aeroporti aventi a distanza ragionevole i rilievi montagnosi o collinari necessari per detto tipo di volo.

Per gli aeroporti situati in pianura lontano da qualsiasi rilievo si intende che le suddette missioni saranno sostituite dalla ripetizione delle missioni di veleggiamento in termica.

a) MISSIONI DA 1/1 A 25/1

TEMPO TOTALE 7:00 ORE PIU' IL VOLO DA SOLO PILOTA.

b) MISSIONI DA 1/2 A 15/2

TEMPO TOTALE 6:00 ORE DI CUI ALMENO 4:00 DA SOLO PILOTA.

NOTE ESPLICATIVE RELATIVE
SCHEDA 1/A – BASICO e SCHEDA 2/A – CONSOLIDAMENTO

L'istruttore di volo a vela che si accinge a servirsi di questa "guida" per l'espletamento delle missioni pratiche per l'istruzione di allievi aspiranti alla Licenza di Pilota di Aliante dovrà tenere presente i principali presupposti in base ai quali sono state compilate queste missioni nella loro esecuzione.

a) Scopo principale è quello di arrivare ad una "standardizzazione" tra i sistemi addestrativi delle varie scuole di volo al fine di ottenere un "prodotto finito" (leggi allievi brevettati) il più possibile uniforme.

b) Si è tenuto conto di poter adottare tutta l'istruzione nella stragrande maggioranza di aeroporti aventi normali caratteristiche orografiche o climatiche o di traffico. Sarà necessario variare ed ampliare il programma o parte di esso solo in casi eccezionali comportanti difficoltà decisamente superiori (aviosuperfici, altiporti, etc)

c) Si è tenuto conto delle caratteristiche generalmente comuni alle macchine attualmente in uso per l'istruzione (TWIN ASTIR, ASK 21, etc.), ma si è prevista anche l'adozione di macchine più vecchie (ASK 13, Blanik, etc.).

d) Si è presupposto che l'allievo sia alle prime armi e non abbia precedenti esperienze di volo.

e) Si è dato per scontato che tutte le manovre siano state illustrate e commentate in opportune lezioni e briefing PRIMA della loro esecuzione in volo.

f) Si è esaminato dettagliatamente un argomento od una limitata serie di argomenti per ogni missione. Ciò non significa che per ogni missione si debba esaurire "solo" quell'argomento, essendo ogni missione di volo una logica concatenazione di moltissime manovre temi di altrettanti argomenti

g) Anche l'ordine di esecuzione delle missioni è stato fatto nel modo più logico possibile. Non è escluso tuttavia che, a giudizio dell'istruttore possono essere apportate limitate modifiche a questo ordine soprattutto per soddisfare ad esigenze operative nella seconda parte della scheda 1/A o nella scheda 2/A.
Si raccomanda invece di eseguire il più scrupolosamente possibile l'ordine di esecuzione delle missioni relative alla scheda 1/A del 1° periodo ad esclusione della missione n° 04 che va praticamente diluita in più missioni

NOTE ESPLICATIVE RELATIVE ALLO SVOLGIMENTO DELLE MISSIONI:
SCHEDA 1/A E 2/A

Dopo che ciascuna missione è stata sufficientemente illustrata, essa sarà preceduta da uno short-briefing immediatamente prima del volo.

Ogni missione avrà nel suo svolgimento una parte di procedure, di controlli e di manovre comuni a tutte le missioni.

a) PARTE COMUNE PRIMA DELLA MISSIONE

- Controllo pre-volo
- Controlli interni - Notifica di volo - Aggancio / tensione cavo.
- Flap traino - Manica a vento - Aree libere - Pronti al decollo
- Decollo - Circuito di traino
- Sgancio - Virata di allontanamento
- Retrazione carrello - Trim

b) SVOLGIMENTO DELLA MISSIONE

- (vedi elenco missioni da 1/1 a 25/1 scheda 1/A)
- (vedi elenco missioni da 1/2 a 15/2 scheda 2/A)

c) PARTE COMUNE DOPO LA MISSIONE

- Rientro da quota di sicurezza- Trimmaggio - Triangolo giallo
- Carrello abbassato - Circuito aeroportuale
- Chiamate radio come da procedura in uso
- Manica a vento - Segnali - Prenotazione
- Sottovento - Controlli - Traffico
- Velocità - Variometro - Quota
- Allungamento o riduzione del sottovento se necessario
- Virata base - velocità - Controllare pista e traffico
- Tratto base - Sblocco dei Diruttori, estrazione solo se necessario
- Virata finale - Diruttori - Punto di mira
- Velocità costante - Regolare i diruttori
- Richiamata - Contatto con il suolo
- Liberare la pista- Controlli post-volo

d) DE-BRIEFING

N° Missione	OGGETTO MISSIONE	DURATA	PROGR.
1/1	Ambientamento	20'	20'
2/1	Effetti primari dei comandi	20'	40'
3/1	Effetti secondari dei comandi	20'	1h 00'
4/1 a	Volo trainato	20'	1h 20'
4/1b	Volo trainato con vento	20'	1h 20'
5/1	Volo rettilineo	20'	1h 40'
6/1	Volo rettilineo con variazioni di velocità	20'	2h 00'
7/1	La virata	20'	2h 20'
8/1	Virate accentuate	20'	2h 40'
9/1	Precisione in virata	20'	3h 00'
10 /I	Inversione di virata	20'	3h 20'
11/1	Attacco obliquo; Derapata - Scivolata	20'	3h 40'
12/1	La scivolata	20'	4h 00'
13/1	Lo stallo	20'	4h 20'
14/1	Stalli nelle varie configurazioni	20'	4h 40'
15/1	Autorotazione - vite	15'	4h 55'
16/1	La vite incipiente	15'	5h 10'
17/1	La spirale picchiata	15'	5h 25'
18/1	Controllo del volo trainato	20'	5h 45'
19/1	Circuito standard	15'	6h 00'
20/1	Circuito	15'	6h 15'
21/1	Circuito con atterraggio di precisione	15'	6h 30'
22/1	Sganci e rientri di emergenza	5'	6h 35'
23/1	Sganci e rientri di emergenza	5'	6h 40'
24/1	Controllo pre-decollo	20'	7h 00'
25/1	Decollo solo pilota	15'	7h 15'

SVOLGIMENTO DELLE MISSIONI SCHEDA 1/A - BASICO

MISS. 00	FAMILIARIZZAZIONE PRIMA DI INIZIARE	D.C. = 20'
a. La zona di lavoro b. Il circuito di traffico c. Le manovre a terra d. Le comunicazioni basilari		
PROMEMORIA L'istruttore potrà eseguire questa pre-missione in aula.		

MISS. 0	OPERAZIONI PRE-VOLO	D.C. = 20'
a. I controlli dell'aliante b. I controlli dell'equipaggiamento di lancio c. I controlli dell'equipaggiamento personale d. La cabina di pilotaggio		
PROMEMORIA L'istruttore dovrà porre molta cura in questa pre-missione affinché siano ben chiare le operazioni ed i controlli che l'allievo dovrà eseguire poi per tutta la durata del corso prima di ogni volo.		

MISS. 01/1	AMBIENTAMENTO	D.C. = 20'
a. Ambientamento al volo b. L'aeroporto visto dall'alto c. Le zone circostanti d. Il circuito di traffico		
PROMEMORIA L'istruttore decolla ed esegue tutte le manovre. L'allievo prende contatto con i comandi dopo lo sgancio e segue leggero le manovre eseguite dall'istruttore. Questi farà notare la configurazione dell'aeroporto con le relative piste, manica a vento, quadrato segnali, eventuali ostacoli e quanto altro di utile si possa osservare dall'alto.		

MISS. 02/1	EFFETTI PRIMARI DEI COMANDI	D.C. = 20'
a. Asse di beccheggio b. Asse di rollio c. Asse di imbardata		
PROMEMORIA L'istruttore esegue il decollo e la salita; l'allievo segue leggero sui comandi. L'istruttore mostra l'effetto primario dei comandi uno alla volta e fa provare a ripetere all'allievo. Circuito ed atterraggio effettuati dall'istruttore con l'allievo che segue leggero sui comandi.		

MISS. 03/1	EFFETTI SECONDARI DEI COMANDI	D.C. = 20'

a. Imbardata inversa
b. Rollio indotto
c. Effetto bandiera
d. Uso del trim

PROMEMORIA

Decollo e salita come la missione 02/1.

L'Istruttore dimostra uno alla volta l'effetto secondario del comandi. L'allievo ripete mentre l'istruttore aiuta a tenere fermo il comando non interessato in modo da evidenziare inequivocabilmente l'effetto voluto.

Circuito ed atterraggio come da missione 02/1.

MISS. 04/1	VOLO TRAINATO	D.C. = 20'

a. Il decollo
b. Posizione rispetto al trainatore
c. Correzioni di traiettoria
d. Manovra di sgancio

PROMEMORIA

Da questa missione in poi l'istruttore dovrà illustrare e fare in modo che l'allievo impari gradualmente a mantenere l'aliante sotto traino con la dovuta tecnica.
Insisterà, quindi, sulla necessità di mantenere le ali dell'aliante il più possibile parallele a quelle del trainatore in modo da evitare oscillazioni inutili. Insegnerà a mantenere la giusta posizione in altezza, traguardando sopra il trainatore ma non troppo. Durante le virate l'allievo dovrà imparare a puntare con il muso dell'aliante leggermente all'esterno della virata onde seguire la corretta traiettoria.
L'istruttore si preoccuperà soprattutto nel correggere l'errore comune di tutti gli allievi non ancora esperti e cioè quello di fare le correzioni di traiettoria usando più la barra che la pedaliera, di solito troppo in ritardo, così da innescare una serie di oscillazioni cicliche tendenti ad aumentare in ampiezza.

Illustrerà in modo preciso le modalità di sgancio

MISS. 04/1 b	VOLO TRAINATO IN PRESENZA DI VENTO	D.C. = 20'
a. Il decollo b. La salita c. Riferimenti visivi e correzioni d. La manovra di sgancio		
PROMEMORIA		

MISS. 05/1	VOLO RETTILINEO	D.C. = 20'
a. Tecnica di impostazione e mantenimento assetto b. Angoli caratteristici c. Relazione tra assetto e velocità d. Riferimento agli strumenti		
PROMEMORIA L'allievo comincia ad eseguire il decollo e la salita al traino seguito dall'istruttore che rileverà i comandi quando necessario. Dopo lo sgancio l'istruttore farà notare come, visualizzando la posizione del muso sull'orizzonte, si possano impostare e mantenere gli assetti voluti, sia in senso longitudinale che trasversale con angoli caratteristici di planata e di inclinazione laterale. Farà notare la precisa relazione tra assetto longitudinale e velocità ed il relativo riferimento agli altri strumenti (variometro ed altimetro). L'allievo dovrà ripetere tutte le manovre di volta in volta.		

MISS. 06/1	VOLO RETTILINEO – VARIAZIONI DI VELOCITA'	D.C. = 20'

a. Volo a bassa velocità - Assetto
b. Effetto ridotto dei comandi
c. Volo ad alta velocità
d. Sensibilità comandi / sforzo

PROMEMORIA

Decollo e salita eseguiti dall'allievo seguito dall'istruttore.

L'istruttore dimostrerà, come a bassa velocità l'assetto longitudinale, rilevato otticamente traguardando il muso, sia poco picchiato e come tutti i comandi siano laschi, cioè richiedano grandi spostamenti ma con poco sforzo. Viceversa ad alla velocità i comandi diventeranno più duri richiedendo sforzi maggiori, l'aliante risponderà con più prontezza anche a piccoli spostamenti di barra e pedaliera, l'assetto sarà più picchiato.

MISS. 07/1	LA VIRATA	D.C. = 20'

a. Entrata in virata – Uso dei comandi
b. Uscita dalla virata – Uso dei comandi
c. Mantenimento della virata costante
d. Correzioni necessarie

PROMEMORIA

Decollo e salita come da missione precedente.

L'allievo eseguirà poi numerosi ingressi ed uscite da virate a piccola inclinazione. L'istruttore farà notare la necessaria coordinazione di movimenti fra barra e pedaliera per entrare ed uscire dalle virate neutralizzando l'effetto di imbardata inversa, provocato dagli alettoni, servendosi della pedaliera. Accennerà qualche virata completa dimostrando la necessità di intervenire sui comandi per mantenere la virata costante e corretta. L'istruttore farà notare, facendo riferimento alla posizione del muso dell'aliante rispetto all'orizzonte Infinito, come per variare la pendenza bisogna agire sulla barra In senso longitudinale mentre l'azione della pedaliera ha come effetto di aumentare o diminuire la cadenza.

MISS. 08/1	VIRATE ACCENTUATE	D.C. = 20'

a. Mezzi in azione sulla pendenza
b. Mezzi in azione sulla cadenza
c. Progressivo trasferimento dei comandi
d. Coordinamento – Pallina / filo di lana

PROMEMORIA

L'istruttore farà notare come la velocità dovrà necessariamente essere maggiore del solito, le accelerazioni positive ("g"), sì faranno sentire ma soprattutto farà notare che si dovrà sempre mantenere l'aliante in volo coordinato (pallina e filo di lana al centro) con piccoli ma tempestivi interventi sui comandi. Aumentando gradualmente l'inclinazione alare, l'istruttore dimostrerà come si trasferisce gradualmente l'effetto del mezzi di azione fino ad ottenere che, con virate a forte inclinazione, l'azione longitudinale della barra non ha più, alcun effetto sulla pendenza bensì farà variare la cadenza e che viceversa l'intervento sulla pedaliera non ha alcun effetto sulla cadenza ma farà variare la pendenza verticale della traiettoria, visualizzata da un innalzamento od abbassamento del muso rispetto all'orizzonte.

MISS. 09/1	PRECISIONE IN VIRATA	D.C. = 20'

a. Punti cardinali – Riferimento sul terreno
b. Costante controllo visivo
c. Virate di 90° - 180° - 270° - 360°
d. Anticipo nella rimessa

PROMEMORIA

Prima di iniziare la virata, l'istruttore farà notare all'allievo i punti i cardinali di riferimento visibili all'orizzonte e cioè davanti al muso, e all'incirca sotto le estremità alari a sinistra e a destra.
Oltre che dei punti all'orizzonte, l'istruttore insegnerà all'allievo a servirsi, per quanto possibile, di punti di riferimento sul terreno sottostante. Ottimi saranno, per esempio, tratti rettilinei di strade o ferrovie, incroci, lunghi campi agricoli, grossi capannoni, e naturalmente, le piste aeroportuali.
Dopodiché, iniziando una sede di virate, l'allievo dovrà imparare a fermare il muso in corrispondenza dei punti dl riferimento che stavano prima sotto l'ala (o sinistra o destra) per effettuare virate di 90°. Per le virate dl 180° l'allievo dovrà fermare le ali in corrispondenza degli stessi punti di riferimento iniziali ma invertiti (quello di destra a sinistra e viceversa). Per una virata di 270° il punto di riferimento da prendere è lo stesso di quello per una virata di 90°, però effettuata in senso opposto.
Unica difficoltà in più rispetto alle virate di 90° e 180°è che il punto di riferimento preso in considerazione scompare alla vista per buona parte del tempo e ricompare all'incirca negli ultimi 120° di virata. E' necessario quindi non confondersi con altri punti similari e molto utile anche in questo caso è l'osservazione del terreno sottostante. Lo stesso dicasi per le virate di 360° dove il punto di riferimento necessario è uno solo, ma va integrata con l'osservazione di altri elementi durante lo svolgimento della virata stessa.
L'istruttore farà notare anche il dovuto anticipo, variabile a seconda dell'inclinazione, con la il quale si deve iniziare la manovra di rimessa dalla virata affinché il muso dell'aliante si arresti in esatta corrispondenza del punto di riferimento voluto.

MISS. 10/1	INVERSIONE DI VIRATA	D.C. = 20'

a. Tecnica di inversione – Uso dei comandi
b. Coordinazione barra - piede
c. Virate di precisione con inversione
d. Inversioni a bassa velocità

PROMEMORIA

In questa missione l'allievo dovrà imparare la coordinazione dei movimenti necessari non solo a fermare la virata ma a proseguirla In senso opposto. L'Istruttore farà notare soprattutto la facilità con cui si perde il controllo esatto della velocità dovuto alla difficoltà di mantenere un assetto consono, istante per istante, alla necessaria pendenza in continua variazione, specie nelle virate a forte inclinazione.
Errore comune è quello di non restituire adeguatamente in avanti la barra d'uscita dalla virata con Il risultato di avere un assetto generalmente più cabrato del necessario quando le ali sono livellate.
Mentre ciò è facilmente correggibile quando una virata viene fermata, tramite un opportuno intervento sulla pendenza, l'errore diventa molto più sensibile quando la virata viene, senza interruzione, proseguita in senso opposto. Il risultato è quello di iniziare la seconda virata con un assetto non corretto (troppo cabrato) con una conseguente necessità di intervento piuttosto macroscopico sulla barra e relativo scompenso di tutti i parametri della virata stessa difficilmente correggibile

MISS. 11/1	ATTACCO OBLIQUO: DERAPATA - SCIVOLATA	D.C. = 20'

a. Derapata. Pallina – Filo di lana
b. Scivolata. Pallina – Filo di lana
c. Variazioni di cadenza e raggio di virata
d. Effetti secondari

PROMEMORIA

L'allievo esegue un virata continua a piccola - media inclinazione.
L'istruttore farà notare che dando piede dalla parte interna della virata il velivolo subirà i seguenti effetti:

1. Aumento della cadenza.
2. Per effetto del rollio Indotto, tenderà ad aumentare l'inclinazione per cui, se si vuole mantenere quest'ultima costante, occorre contrastare con la barra verso l'esterno della virata.
3. Il filo di lana si sposta verso l'interno della virata.
4. La pallina viene centrifugata verso l'esterno della virata.
5. L'indicatore di velocità diventa errata.

Si noterà che è una situazione che non ha alcuna utilità, anzi è pericolosa. perché prelude, se spinta all'estremo, allo stallo per comandi incrociati.
Centralizzando i comandi e proseguendo nella virata, l'istruttore farà notare viceversa che dando piede esterno rispetto alla virata, il velivolo subirà i seguenti effetti:

1. La cadenza diminuisce.
2. A causa dell'opposto rollio indotto, l'inclinazione tende a diminuire per cui, per mantenere costante la medesima, aumentare lo spostamento della barra verso l'interno della virata.
3. Il filo di lana viene trascinato all'esterno della virata.
4. La pallina scivola all'interno della virata.
5. L'indicatore di velocità diventa errato.
6. La velocità verticale di discesa aumenta considerevolmente.

L'istruttore farà notare che questa situazione è meno pericolosa della precedente, sia perché la velocità tende ad aumentare, sia perché, in ogni caso, se si addiviene ad uno stallo il velivolo tende automaticamente a raddrizzarsi. Inoltre è una manovra che può essere usata volontariamente per perdere quota in modo più rapido del normale, come verrà dimostrato nella missione successiva.

MISS. 12/1	LA SCIVOLATA	D.C. = 20'

a. La scivolata come manovra
b. Scivolata diritta
c. Scivolata in virata
d. Osservazione strumenti: Anemometro - Variometro

PROMEMORIA

L'Istruttore dimostrerà e farà eseguire all'allievo alcune scivolate diritte ed una virata, a sinistra ed a destra, simulando un atterraggio con elevato rateo di discesa.
Scivolata diritta: preso un punto di riferimento all'orizzonte o sul terreno (l'ideale è un tratto diritto di strada) si inizierà ad inclinare l'aliante dando piede dalla parte opposta quanto basta per impedire che esso cambi direzione. La massima scivolata si otterrà applicando il piede a fondo corsa e alettone quanto basta per mantenere la direzione. In queste condizioni l'aliante scenderà rapidamente mentre l'indicatore di velocità sarà completamente inutilizzabile (forti oscillazioni con escursione anche sotto zero). Per questa ragione si dovrà porre attenzione a mantenere visivamente un assetto di discesa appropriata.
Si ripeterà l'esercizio in virata tenendo presente che basta applicare una minore quantità di piede in modo da permettere al velivolo di continuare a virare fino ad una direzione prescelta precedentemente (ad esempio 90° per simulare una entrata in campo partendo da una posizione di base). L'istruttore farà notare che queste manovre possono essere utili in caso di atterraggio in un campo corto (fuori campo).

MISS. 13/1	LO STALLO	D.C. = 20'

a. Stallo ad "1g" - Dimostrazione ed acquisizione
b. Avvicinamento allo stallo
c. Uso dei comandi durante lo stallo
d. Manovra di rimessa

PROMEMORIA

Per verificare la rispondenza dei dati di velocità pubblicati sul manuale di volo, andrà dimostrato ed acquisito prima di tutto lo stallo cosiddetto "ad 1g", cioè in linea di volo senza accelerazioni.
Eseguiti i controlli di sicurezza, la partenza dovrà avvenire preferibilmente con l'aliante trimmato a 1,4 Vs circa.
Con le ali livellate e prua ferma, si dovrà portare il muso, leggermente sopra l'orizzonte, si fermerà in questo assetto restituendo la barra in avanti e quindi, appena il muso tende a scendere, si contrasterà cabrando quanto basta, mantenendo il variometro a zero, fino alla completa escursione a cabrare della barra.
E' importante prendere un punto di riferimento lontano all'orizzonte (anche una nube) e mantenerlo usando in principio barra e pedaliera, ma da quando la velocità si avvicina a quella di stallo e fino a quando non sarà completata la rimessa, la barra andrà tenuta rigorosamente al centro in senso laterale mentre si userà solo la pedaliera sia per mantenere la direzione ma anche per l'inclinazione laterale.
Si farà notare, prima il tremolio del pre-stallo e quindi lo stallo vero e proprio.
Al verificarsi dello stallo si eseguirà la manovra di rimessa che consiste nel restituire decisamente la barra in avanti al centro.
L'Istruttore dovrà porre attenzione nel cercare di eliminare gli errori comuni che sono:

1. Continuare a cabrare senza interruzione in modo da portare il muso molto alto sopra l'orizzonte. In questo modo non si verifica lo stallo ma una "scampanata"
2. Non contrastare sufficientemente la tendenza a scendere (vario in discesa) per cui lo stallo avviene a velocità più bassa o non avviene affatto.
3. Non tenere sotto stretto controllo la direzione.
4. Usare la barra lateralmente vicino e durante lo stallo.
5. Nella rimessa spingere la barra lentamente ma continuamente in avanti e far assumere all'aliante un assetto troppo picchiato.

MISS. 14/1	STALLI NELLE VARIE CONFIGURAZIONI	D.C. = 20'

a. Stallo profondo - Uso dei comandi
b. Stallo in virata
c. Stallo con diruttori
d. Stallo accelerato

PROMEMORIA

Una volta che l'allievo avrà acquisito lo stallo ad "1g", l'istruttore farà eseguire tutti I tipi di stallo fattibili.
Per lo stallo profondo, ovvero controllato con la pedaliera, anziché effettuare la normale manovra di rimessa, l'allievo dovrà tenere la barra completamente a fondo corsa e cabrare, rigorosamente al centro, e controllerà l'inclinazione laterale con l'uso deciso e tempestivo della pedaliera finché l'istruttore non ordinerà di effettuare la rimessa.
Questo esercizio è molto utile per acquistare fiducia e capire che con l'uso opportuno della pedaliera l'aliante non entrerà in autorotazione.
Tuttavia è bene che l'istruttore sappia che tutti gli allievi indistintamente (e non solo gli allievi) durante la manovra affermeranno di tenere la barra ferma al centro mentre ciò non è vero perché la muoveranno inconsciamente di lato per contrastare l'inclinazione alare.
Un sistema per evitare ciò è quello di far tenere la barra con tutte e due le mani puntando i gomiti contro le pareti dell'abitacolo.
Solo così, probabilmente, la barra resterà, come prescritto, veramente al centro.
L'istruttore farà notare come, in tutti i tipi di stallo, la manovra di rimessa è sempre uguale, cioè la barra decisamente in avanti e controllo della rotazione attorno all'asse longitudinale mediante la pedaliera, qualunque sia la posizione dell'aliante nello spazio. Subito dopo si riassumerà al più presto l'assetto di volo normale con l'uso appropriato dei comandi.

MISS. 15/1	AUTOROTAZIONE E LA VITE	D.C. = 15'

a. Entrata in autorotazione
b. Uscita dall'autorotazione
c. Ripresa del volo normale

PROMEMORIA

In questa missione l'istruttore non dovrà preoccuparsi di insegnare la manovra di entrata in vite (che con le macchine moderne è generalmente difficile) ma che l'allievo impari a :

1. riconoscerne la manovra individuandone inequivocabilmente il senso.
2. non perdere l'orientamento.
3. uscire dalla vite con l'esatta successione di manovre necessaria e cioè:
   a. piede contrario alla rotazione (tutto).
   b. barra avanti.
   c. centralizzazione dei comandi appena si arresta l'autorotazione.
   d. richiamata e ripresa del volo normale.

L'istruttore dovrà insistere in modo molto categorico per far sì che l'allievo non sia portato a tentare di raddrizzare il velivolo usando la barra lateralmente. Questa dovrà stare assolutamente al centro finché non saranno ripristinate le condizioni normali di volo.
Curerà anche che la manovra di richiamata non sia eccessivamente brusca al fine di evitare il pericolo di uno stallo secondario con eventuale successiva vite, ne eccessivamente lenta, onde evitare di raggiungere velocità troppo elevate. L'istruttore puntualizzerà anche il concetto che l'allievo non deve "imparare a fare la vite" ma, nel caso in cui, involontariamente e per errore di manovra dovesse accadere di trovarcisi coinvolto, deve assolutamente saperne uscire nel modo migliore.

MISS. 16/1	VITE INCIPIENTE	D.C. = 15'

a. Inizio da virata a piccola inclinazione
b. Progressivo scoordinamento
c. Comandi incrociati - Inizio autorotazione
d. Tempestiva manovra di rimessa

PROMEMORIA

Dopo aver fatto acquisire la vite completa, l'istruttore dovrà dimostrare che in vite si entra anche senza fare manovre accentuate. E' quello che succede normalmente negli incidenti. Per simulare ciò, l'Istruttore dovrà impostare una virata a piccola inclinazione a normale velocità.
Molto lentamente dovrà scoordinare sempre più la manovra con piede interno alla virata senza far aumentare l'inclinazione e facendo invece diminuire la velocità per avvicinarsi al classico stallo con comandi incrociati.
Se la manovra è fatta come si deve, qualunque tipo di aliante ad un certo punto entrerà in autorotazione ed eseguirà un mezzo rovesciamento avvitandosi dalla parte interna della virata.
Lo scopo di questa missione è sia quello di convincere l'allievo che si può entrare in vite inavvertitamente, ma soprattutto quello di far acquistare l'immediata reazione per cercare di fermare il più presto possibile lo svilupparsi dell'autorotazione in vite vera e propria.
La manovra di rimessa sarà sempre la solita, con l'accortezza di non impressionarsi se l'arresto dell'autorotazione avviene in assetti piuttosto inusuali.
L'allievo dovrà imparare a cavarsi d'impaccio con la minima perdita di quota possibile.

MISS. 17/1	SPIRALE PICCHIATA	D.C. = 15'

a. Ingresso da virata accentuata
b. Sviluppo - Aumento dei parametri
c. Manovra di rimessa
d. Perdita di quota – Velocità – “g”

PROMEMORIA

Cominciando con una normale virata ed aumentando sempre più l'inclinazione e la cadenza, l'istruttore farà notare come si possa arrivare ad una situazione tale (spirale stretta picchiata) in cui il rateo di discesa e la velocità raggiungono valori piuttosto elevati. In questa condizione l'allievo dovrà imparare a non commettere l'errore di "tirare" semplicemente la barra nell'illusoria convinzione di alzare il muso dell'aliante, bensì ad effettuare la corretta manovra di rimessa che consiste nel raddrizzare prima lateralmente le ali alleggerendo la pressione all'indietro sulla barra anche se ciò momentaneamente porta ad un ulteriore aumento della pendenza e quindi della velocità, per poi tirare indietro la barra quanto basta per riportare il velivolo in volo livellato alla velocità corretta.
Si noterà la perdita di quota subita durante la manovra.

MISS. 18/1	CONTROLLO DEL VOLO TRAINATO	D.C. = 20'
a. Effetto scia b. Rimessa da posizione inusuale c. Discesa al traino d. Allentamento del cavo		
PROMEMORIA Durante il traino l'Istruttore farà eseguire all'allievo l'attreversamento della scia del velivolo trainatore ed un tratto di traino sotto la suddetta scia. Farà notare la leggera turbolenza durante l'attraversamento della scia. Porterà quindi l'aliante lateralmente al di fuori della posizione corretta insegnando la tecnica di rientro ma soprattutto l'anticipo necessario nella centralizzazione dei comandi onde evitare oscillazioni eccessive. Previo accordi con il pilota trainatore, inizierà quindi una discesa al traino. L'allievo dovrà seguire, nella solita posizione, il velivolo trainatore usando, se necessario, e con molta attenzione i diruttori per mantenere il cavo teso. In caso di allentamento dello stesso, l'istruttore curerà che la manovra per ripristinare la tensione sia eseguita dolcemente onde evitare strappi.		

MISS. 19/1	CIRCUITO STANDARD	D.C. = 15'
a. Circuito standard sinistro b. Controlli – Comunicazioni radio c. Parametri standard d. Variazioni (Cause meteo o errori)		
PROMEMORIA In questa missione l'istruttore metterà a punto il circuito standard sinistro (o destro) con tutte le manovre, operazioni e parametri relativi. Dovrà far acquisire all'allievo la capacità di prescindere da riferimenti locali conosciuti (case, alberi, fabbriche, laghi, fiumi od altro) ma che si sappia regolare con la esclusiva posizione rispetto alla pista per prepararlo ad eventuali atterraggi su altri aeroporti non conosciuti. Illustrerà anche il modo di correggere eventuali errori o l'influenza di condizioni meteo diverse (discendenze, vento contrario etc...).		

MISS. 20/1	CIRCUITO	D.C. = 15'
a. Impostazione corretta del finale b. Mantenimento velocità costante - Barra c. Parametri standard d. Variazioni (Cause meteo o errori)		
PROMEMORIA In questa missione l'istruttore dovrà assicurarsi che l'allievo sappia effettuare, senza alcun aiuto o suggerimento, in modo assolutamente sicuro, tutto un circuito standard a sinistra con relativo atterraggio, anche in presenza di difficoltà prevedibili come: • leggera turbolenza • vento al traverso od in coda (entro i limiti previsti dal manuale del velivolo) • traffico intenso L'allievo dovrà anche effettuare tutte le chiamate radio necessarie con la dovuta scioltezza, proprietà di fraseologia e necessaria concisione. Sarà posta particolare attenzione nel rispetto della sicurezza del volo relativa alla separazione con il traffico circostante ed alla precisione ed accuratezza di tutto il circuito.		

MISS. 21/1	CIRCUITO CON ATTERRAGGIO DI PRECISIONE	D.C. = 15'
a. Punto di toccata b. Uso dei diruttori c. Corsa di arresto		
PROMEMORIA Prima del decollo l'istruttore si dovrà assicurare che sia segnato, sulla pista, un punto chiaramente visibile dall'alto (striscia bianca, cerchio od altro) io modo da poter determinare il traguardo finale al quale l'allievo, in atterraggio dovrà avvicinarsi il più possibile. L'istruttore dovrà insegnare all'allievo ad eseguire un finale piuttosto ripido od una corsa di atterraggio ragionevolmente corta mediante l'uso di una buona percentuale di diruttori durante il finale e possibilmente l'estensione completa degli stessi dopo la toccata. Ciò allo scopo di simulare con il maggior realismo possibile l'atterraggio fuori campo in uno spazio ridotto.		

MISS. 22/1	SGANCIO E RIENTRO DI EMERGENZA	D.C. = 5'
a. Simulata rottura di cavo b. Esecuzione della manovra di rientro c. Zona di atterraggio d. Sicurezza		
PROMEMORIA Previo accordi con il pilota trainatore e/o con la torre di controllo, durante la salita iniziale dopo il decollo, l'istruttore, simulando una rottura del cavo ad una avaria qualsiasi, azionerà il comando di sgancio cavo. L'allievo dovrà immediatamente iniziare una virata per rientrare In campo, il cui senso sarà determinato soprattutto dalla presenza di ostacoli e/o dalla particolare conformazione dell'aeroporto. In caso di vento al traverso, la virata sarà preferibilmente eseguita controvento, sempre ostacoli permettendo. La prima parte della virata dovrà essere compiuta con una inclinazione, seppur non eccessiva purtuttavia abbastanza sensibile per approfittare della maggior quota disponibile. Mano a mano che questa diminuisce andrà ridotta proporzionalmente l'Inclinazione. Si dovrà comunque mantenere tassativamente una velocità di sicurezza non inferiore ai valori previsti per le virate a forte inclinazione. Mentre sta per compiere 180° di virata, l'allievo dovrà valutare se ha ancora quota sufficiente per continuare e portarsi esattamente sulla pista con una necessaria ESSE oppure dovrà accontentarsi di raddrizzare l'aliante ed atterrare entro i limiti del campo che si trova davanti, non importa in quale posizione (sarà cura dell'istruttore effettuare lo sgancio ad una quota tale da potersi evitare quest'ultima soluzione). Userà i diruttori nel modo più opportuno per arrestarsi il più possibile vicino ad un punto appropriato.		

MISS. 23/1	SGANCIO E RIENTRO DI EMERGENZA	D.C. = 5'
Come la missione 22/1		

MISS. 24/1	CONTROLLO PRE DECOLLO	D.C. = 20'
a. Sicurezza b. Coordinazione c. Precisione d. Emotività		
PROMEMORIA In questa missione l'istruttore approfitterà per far eseguire all'allievo tutte quelle manovre che ritiene opportune per saggiare la definitiva "maturazione" dell'allievo e la sua capacità decisionale. L'istruttore dovrà limitarsi a chiedere l'esecuzione delle manovre che desidera. siano eseguite dall'allievo ma si asterrà dal commentarle e tanto meno dal correggerle. Parlerà, perciò, il meno possibile e lascerà totalmente all'allievo il compito di decidere sulla condotta generale del volo. Solo se sarà totalmente soddisfatto del comportamento generale dell'allievo lo dichiarerà idoneo al DECOLLO da solista.		

MISS. 25/1	DECOLLO SOLO PILOTA	D.C. = 15'
a. Preparazione - Controlli b. Traino c. Circuito d. Atterraggio		
PROMEMORIA L'allievo decollerà per la prima volta da solo e si porterà alla normale quota di sgancio sul cielo campo o nelle immediate vicinanze ed eseguirà un volo planato con una serie di virate a moderata inclinazione finché entrerà in circuito e si porterà all'atterraggio. L'istruttore seguirà tutto il volo dalla biga pronto ad intervenire con la radio se fosse necessario per ogni eventuale assistenza.		

MISSIONI DI VOLO SCHEDA 2/A - CONSOLIDAMENTO

N° Missione	OGGETTO MISSIONE	DURATA	
		DC	SP
1/2	Virate e circuito		20'
2/2	Allenamento		30'
3/2	Introduzione al veleggiamento	25'	
4/2	Allenamento al veleggiamento		30'
5/2	Allenamento al veleggiamento		40'
6/2	Introduzione al pendio	25'	
7/2	Allenamento al veleggiamento (Pendio)		30'
8/2	Revisione stalli	15'	
9/2	Volo di distanza	25'	
10/2	Allenamento al volo di distanza		45'
11/2	Controllo del volo trainato		30'
12/2	Atterraggi di precisione	10'	
13/2	Atterraggi con forte vento		15'
14/2	Sgancio e rientro di emergenza	5'	
15/2	Pre-esame, revisione vite	15'	

SVOLGIMENTO DELLE MISSIONI SCHEDA 2/A - CONSOLIDAMENTO

MISS. 01/2	VIRATE E CIRCUITO	S.P. = 20'
a. Consolidamento manovre b. Circuito c. Atterraggio d. Sicurezza		
PROMEMORIA Come nella missione 25/1 l'allievo eseguirà una serie di virate a piacere ed un circuito ed atterraggio sempre assistito dall'istruttore a terra.		

MISS. 02/2	ALLENAMENTO	S.P. = 30'
a. Perfezionamento manovre b. Circuito c. Atterraggio d. Sicurezza		
PROMEMORIA Come la missione 01/2		

MISS. 03/2	INTRODUZIONE AL VELEGGIAMENTO	D.C. = 25'
a. Velocità di minima discesa b. Impostazione virata corretta c. Centraggio termica d. Avvicinamento al campo - Velocità di massima efficienza		
PROMEMORIA L'istruttore dimostrerà e farà eseguire all'allievo i primi rudimenti del volo veleggiato in termica e cioè il riconoscimento della corrente ascendente, il senso più opportuno della virata, la tecnica fondamentale per il centraggio della corrente stessa, la decisione di abbandono e la ricerca della successiva corrente. Verranno anche dimostrate le velocità di minima discesa e di massima efficienza dell'aliante.		

MISS. 04/2	ALLENAMENTO AL VELEGGIAMENTO	S.P. = 30'
a. Minima discesa b. Virata corretta c. Centraggio termica d. Max efficienza		
PROMEMORIA L'allievo con l'intento di mettere a frutto gli insegnamenti avuti dall'istruttore cercherà di veleggiare in termica compatibilmente con le condizioni meteo presenti. L'istruttore lo seguirà come al solito per eventuali consigli che si rendessero necessari. Se le condizioni meteo fossero particolarmente favorevoli, l'istruttore si dovrà assicurare che l'allievo non si stanchi troppo e preso dall'euforia del prolungarsi del volo non commetta qualche imprudenza.		

MISS. 05/2	ALLENAMENTO AL VELEGGIAMENTO	S.P. = 40'
a. Minima discesa anche in virata b. Centraggio termica c. Massima quota raggiungibile d. Ritorno max efficienza		
PROMEMORIA Come missione 04/2		

MISS. 06/2	INTRODUZIONE AL PENDIO	D.C. = 25'
a. Minima discesa b. Virata corretta c. Centraggio termica d. Max efficienza		
PROMEMORIA L'istruttore farà sì che l'allievo impari i principi fondamentali del volo in pendio, con particolare riguardo alla sicurezza e puntualizzerà le necessarie precauzioni come: • Distanza dal costone • Velocità di sicurezza • Correzione della deriva • Senso delle virate sempre contro vento e verso l'esterno del costone • Superamento del crinale • Sfruttamento della zona di migliore salita		

MISS. 07/2	ALLENAMENTO AL VELEGGIAMENTO (PENDII)	S.P. = 30'
a. Velocità di sicurezza b. Mantenimento coordinazione c. Virate corrette d. Rotta di scampo		
PROMEMORIA Come nella missione 06/2, l'allievo metterà a frutto gli insegnamenti veleggiando, per quanto possibile, in condizioni di pendio		

MISS. 08/2	REVISIONE STALLI	D.C. = 15'
a. Avvicinamento in varie configurazioni b. Mantenimento prolungato in stallo c. Rimessa a comando d. Stallo con rimessa immediata		
PROMEMORIA L'istruttore approfitterà di questa missione per far ripetere all'allievo tutta la serie di stalli cercando di migliorare la tecnica soprattutto per quanto riguarda la rimessa con relativa minima perdita di quota.		

MISS. 09/2	VOLO DI DISTANZA	D.C. = 25'
a. Pianificazione e preparazione b. Esempio di percorso c. Coni di sicurezza- Atterraggio fuori campo (simulazione in campo)		
PROMEMORIA In questa missione dovrà avere una parte preponderante la preparazione a terra prima del volo. Nella pratica si dovrà cercare di effettuare, nel limite del possibile, un percorso programmato, anche se troppo lungo,sempre entro i parametri di quota e distanza stabiliti in base ai coni di sicurezza. Il volo si concluderà con la simulazione, in una zona adatta del campo, di un atterraggio fuori campo.		

MISS. 10/2	ALLENAMENTO AL VOLO A DISTANZA	S.P. = 45'
a. Pianificazione e preparazione b. Percorso c. Coni di sicurezza		
PROMEMORIA Come nella missione 09/2, l'allievo metterà a frutto gli insegnamenti ricevuti e tenterà di effettuare un piccolo percorso stabilito senza allontanarsi dal cono di sicurezza del campo.		

MISS. 11/2	CONTROLLO DEL VOLO TRAINATO	S.P. = 30'
a. Effetto scia b. Rimessa da posizioni insolite c. Discesa al traino d. Allentamento del cavo		
PROMEMORIA Durante la salita della missione relativa al volo di distanza, si dovrà consolidare la capacità di governare l'aliante sotto traino in tutte le varie situazioni anche inusuali o di emergenza.		

MISS. 12/2	ATTERRAGGI DI PRECISIONE	D.C. = 10'
a. Osservazioni condizioni circuito b. Mantenimento finale corretto c. Uso dei diruttori d. Toccata e frenata		
PROMEMORIA Come preparazione ad un atterraggio fuori campo, l'istruttore pretenderà che l'allievo esegua un atterraggio con avvicinamento finale ragionevolmente ripido, toccata il più vicino possibile ad un punto prestabilito ed arresto nel più breve spazio possibile e comunque non oltre i 60 metri o dopo il segnale prestabilito.		

MISS. 13/2	ATTERRAGGI CON FORTE VENTO	S.P. = 15'
a. Vento di fronte b. Vento di traverso c. Vento in coda d. Sicurezza		
PROMEMORIA Nel limite del possibile e se le condizioni meteo lo permettono, in questa missione, che può coincidere con numerosi altri voli, si dovrà verificare che l'allievo è in grado di eseguire un atterraggio anche con un vento diverso dal solito, cioè al traverso, in coda o anche di fronte, ma molto forte o con turbolenza.		

MISS. 14/2	SGANCIO E RIENTRO DI EMERGENZA	D.C. = 5'
e. Simulata avaria f. Senso della virata g. Rientro in sicurezza h. Prontezza di manovra		
PROMEMORIA Perfezionamento della missione 22/1.		

MISS. 15/2	PRE ESAME – REVISIONE VITE	D.C. = 15'
a. Sicurezza b. Coordinazione c. Precisione manovre d. Emotività		
PROMEMORIA L'istruttore in questa missione si dovrà assicurare che l'allievo sappia eseguire con sufficiente precisione, oltre che con assoluta sicurezza, tutte le manovre che possono essere richieste per l'esame di Licenza di Pilota di Aliante. In particolare si ripeterà la vite con relativa manovra corretta di uscita. Come nella missione 24/1 (controllo pre-decollo) l'istruttore dovrà limitarsi a richiedere l'esecuzione delle manovre da parte dell'allievo, ma si asterrà dal correggerlo solo se sarà totalmente soddisfatto del comportamento generale lo dichiarerà idoneo all'esame di Licenza		

INFORMAZIONI SULLE PROCEDURE RELATIVE ALLE SITUAZIONI DI EMERGENZA E SOCCORSO

In caso di emergenza, pericolo, incidente, tutti i poteri vanno nelle mani del più elevato in grado presente (Direttore, Istruttore). Questi disporrà per i provvedimenti necessari al soccorso, al recupero ecc. ed alla eventuale sospensione dell'attività, di concerto con l'addetto alla sicurezza.

In tali frangenti i Soci sono tenuti a mantenere la calma, ad obbedire agli ordini ricevuti, a coadiuvare il responsabile prima descritto, al fine di un rapido ritorno alla normalità. In linea generale non si devono rimuovere mezzi incidentati, come non si devono muovere i feriti, sia per consentire gli accertamenti che per non nuocere ulteriormente alle persone umane.

DISPOSIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

Attenersi ai contenuti dell'allegato Regolamento Interno.