

Volare a L'Aquila

N.1 Febbraio 2023

La rivista
dell'Aero Club L'Aquila



La nostra Aviosuperficie

LE NEWS DALL'AERO CLUB
IN VOLO: «ROCCA CALASCIO»
VOLARE, IN SICUREZZA
ZERO UNO, L'INFORMATICA IN VOLO

ISCRIZIONI APERTE!
- PPL, LAPL, VDS, SAPR
IL SITO WEB
LE FOTO DEI SOCI

UNA RIVISTA PER GUARDARE AVANTI



Siamo da poco usciti da un anno molto difficile. La pandemia, le crisi internazionali, le difficoltà di un'economia in cui i costi delle materie prime sono notevolmente cresciuti, hanno aumentato, non di poco le difficoltà di un piccolo Aero Club, sovvenzionato quasi esclusivamente dai Soci, a proseguire nelle attività di volo e promozione di questa passione e, non da ultimo, dei posti che visitiamo.

A ciò si sono aggiunti negli ultimi mesi avvenimenti tragici che ci hanno toccato profondamente e che non potremo mai dimenticare.

Con il supporto di molti soci, nel corso del 2022, abbiamo però anche ottenuto dei risultati molto importanti.

Le **Scuole di volo** sono tornate completamente operative con l'ingresso di istruttori che stanno fornendo una professionalità elevata ai nostri allievi.

L'**Open Day** svolto a settembre scorso, nonostante le condizioni meteo avverse, ha avuto un notevole afflusso di pubblico ed in molti hanno potuto conoscere meglio la nostra realtà ed i nostri aeromobili, passando con noi una giornata di svago all'aria aperta.

I soci ci spingono a fare sempre di più e cercare

nuovi stimoli che facciano diventare questo Aero Club non soltanto un luogo per le attività di volo, ma un punto di ritrovo e condivisione di conoscenze e dove condividere la passione del volo.

Sicuramente nel corso dell'anno che abbiamo davanti cercheremo ancora di migliorare con eventi che possano essere di interesse per il pubblico (dall'**Open Day** alla tappa di **Piloti di Casse** che arriveranno ad agosto nella nostra Aviosuperficie).

Altre attività sono già in corso di definizione e ne daremo informazione nei prossimi numeri.

Questa rivista nasce proprio per guardare avanti.

Alle attività, alle esigenze dei Soci, all'informazione e condivisione anche all'esterno del Club, di quanto facciamo e dei luoghi e paesaggi bellissimi che abbiamo in Abruzzo, e non solo.

«**Volare a L'Aquila**»... è solo l'inizio!

Il Presidente

L'editoriale



ISCRIZIONI APERTE!

Sono aperte le iscrizioni ai nostri corsi di volo.

Aeromobili, Ultraleggeri e Droni, diverse e interessanti categorie fra cui scegliere.

Scegli l'Aereo fra Tecnam P2008 JC (*Aviazione Generale*) o Tecnam P92 Eaglet (*Volo Diporto Sportivo*), e valuta il percorso formativo e professionale più adeguato alle tue esigenze.

Iscrizioni aperte!

Corso **Pilota Privato**

Corso **Pilota Velivolo Leggero**

Corsi **Volo Diporto Sportivo**

- Basico
- Trasporto Passeggero
- Radiofonia
- Avanzato

Corsi **Droni**



PPL e LAPL

SAPR

VDS



Aviosuperficie L'Aquila
Località Vicenne, Poggio Picence (AQ)

+39 333 210 7931 info@aeroclublquila.it

La nostra Aviosuperficie

La nostra struttura, ubicata tra i comuni di **Poggio Picenze** (AQ) e **Fossa** (AQ) circa a 12 Km ad EST del capoluogo d'Abruzzo, è facilmente raggiungibile.

In Aereo

Presso l'Aviosuperficie L'Aquila si può atterrare e sostare concordando in anticipo la visita con il gestore, ovvero compilando e inviando il modulo PPR dopo aver acquisito familiarità con le procedure locali descritte nel Briefing Package.

Piloti di aeromobili, elicotteri, alianti e ultraleggeri di tutta Europa sono sempre i benvenuti nella nostra aviosuperficie!

In Auto

Dall'uscita «L'Aquila Est» dell'autostrada

A-24, seguire le indicazioni per «Aviosuperficie L'Aquila». La nostra sede dista circa 12 Km.

In Treno

La stazione ferroviaria più vicina è quella di Paganica per arrivare presso l'aviosuperficie

Dalla Stazione o dal Terminal dei Bus... Chiamaci !!

I soci dell'aeroclub L'Aquila, su richiesta e previa organizzazione con la segreteria, offrono la possibilità a chi arriva con i mezzi pubblici (bus o treno) di raggiungere facilmente l'aviosuperficie con i mezzi del club prelevando e accompagnando poi di nuovo la persona fino al punto di arrivo

con il mezzo pubblico.

LA PISTA

La pista in erba di **650x30 metri** (2132ft x 98 ft) consente voli in VFR diurno.

È necessaria l'autorizzazione del gestore (PPR) per traffici esterni, il modulo è disponibile sul sito <http://www.aeroclublaquila.it>, con le informazioni e la cartografia di dettaglio per chi voglia raggiungerci in aereo (*scannerizza il Qr Code per l'accesso diretto alla Cartografia e Self Briefing*).



L'Aviosuperficie dell'Aero Club in occasione di un Open Day

L'aviosuperficie non può essere utilizzata come scalo internazionale al di fuori dell'Area Schengen, in quanto sprovvista di uffici di dogana.

STRUTTURE E SERVIZI

Un ampio **parcheggio per auto e moto** è situato accanto l'ingresso pedonale alla struttura.

In questa sono presenti gli **uffici**, un'**aula didattica** della scuola di volo, **spazio club house** con area sociale e cucina di cortesia per i piloti, e servizi igienici. È necessario recarsi presso questa struttura dopo l'atterraggio e prima della successiva partenza, per incontrare il personale dell'aviosuperficie.

Un **parcheggio secondario interno** è normalmente riservato ai soci e piloti locali dell'Aero Club. Un cancello permette l'ingresso alla zona hangar e

sosta aeromobili.

L'Aero Club dispone di **Hangar** anche rivolti a privati previa verifica della disponibilità. Se desiderate lasciare il vostro aeromobile al coperto, contatta l'ufficio e scopri le attuali tariffe.

Per i traffici esterni, è inoltre disponibile un'**area di breve sosta** utilizzata per ospitare gli aeromobili.

L'Aviosuperficie dell'Aquila è una delle più belle e accoglienti aviosuperfici d'Italia. È circondata da un paesaggio naturale, tipico della regione Abruzzo, che vi lascerà senza fiato.

Se stai pianificando una sosta in questa zona, scopri alcune delle attrazioni turistiche e strutture alberghiere visitando la pagina web dedicata <http://www.aeroclublaquila.it/it/aviosuperficie/come-arrivare-e-cosa-fare> o scannerizza il Qr Code riportato nella pagina.

CONTATTI

Aero Club L'Aquila A.S.D

www.aeroclublaquila.it

info@aeroclublaquila.it

+39 0862 1965795

+39 333 2107931

ORARI APERTURA UFFICIO

Dal martedì alla domenica dalle ore 09:00 alle ore 13:00 locali. Lunedì giorno di chiusura.



Sara, la nostra Segretaria



L'Aviosuperficie dell'Aero Club vista in volo. Testata pista 11 (in alto) e 29

Nuove Ali

A dicembre si è concluso positivamente l'esame pratico PPL (*Private Pilot Licence*) del nostro allievo **Glauco**, che a bordo dell'aeromobile **Tecnam P2008** ha avuto modo di dimostrare all'esaminatore esterno le professionalità acquisite con il corso di pilota privato.

I complimenti da parte dell'Aero Club...ora non resta che spiegare al massimo queste ali nuove di zecca!

In precedenza, nel corso del 2022, anche **Victor** aveva concluso positivamente il percorso PPL, a cui rinnoviamo di nuovo i nostri **Complimenti**.



AeCI, soci meritevoli 2022

Il giorno 5 novembre 2022, presso il Salone d'Onore del CONI a **Roma**, si è svolta l'87ª Assemblée ordinaria dell'**Aero Club d'Italia**.

Conclusa l'Assemblea le premiazioni relative ai soci che più si sono contraddistinti presso gli Aero Club federati.

Per l'Aero Club L'Aquila, il riconoscimento è andato all'attuale Vice Presidente, **Marco Centi Pizzutilli**, la cui disponibilità e professionalità è riconosciuta da tutti i Soci.

Ancora congratulazioni Marco!



I soci dell'anno

Categoria **Aviazione Generale**, ovvero con gli aerei Tecnam P2008 e Partenavia P66, e **Categoria VDS**, con l'ultraleggero Tecnam P92 Eaglet.

Due più di tutti hanno solcato i cieli a partire dall'Aviosuperficie dell'Aquila.

Per la categoria **AG** il riconoscimento è andato ad **Andrea della Pelle** (la d minuscola non è un errore)

Per il **VDS** ha prevalso **Giulio Marrelli**.

Ai nostri soci un ringraziamento particolare per aver invitato tutto l'Aero Club ad una cena completamente a loro carico presso uno dei vari ristoranti nei pressi dell'Aviosuperficie.

Cosa dire...**grazie di Cuore!!!**



Eventi: ad agosto, Piloti di Classe!

Dal 29 luglio al 5 agosto 2023, si svolgerà il nuovo #TourItaly di Piloti di Classe che quest'anno vedrà coinvolta anche la nostra bellissima Aviosuperficie (AQ10).

Dal 2021, l'Aero Club L'Aquila è infatti **Partner di Piloti di Classe**, un gruppo di volo unico e originale, formato dalla libera e spontanea aggregazione di piloti provenienti da associazioni sportive e non, che hanno fatto del volare alla scoperta delle peculiarità storiche, turistiche e gastronomiche dei luoghi d'Italia, una passione e scelta di vita.

Nella giornata di **venerdì 4 agosto** tutti i velivoli partecipanti atterreranno da noi per degustare cibi locali e visitare la città dell'Aquila e dintorni.

Un'occasione in più per osservare molti aerei privati di piloti che fanno del volo una questione....di Classe!





IN VOLO: «ROCCA CALASCIO»

Il Castello di **Rocca Calascio**, dall'omonima frazione di Calascio, è una fortezza costruita intorno al XII secolo in una posizione strategica, che consentiva di controllare le vallate circostanti.

In seguito ad un violento terremoto che si è verificato nel 1703, Rocca Calascio (che sorge su un'altura a 1460 metri d'altitudine) è andata in gran parte distrutta, con la popolazione che ha deciso di trasferirsi più a valle nell'attuale cittadina di **Calascio**.

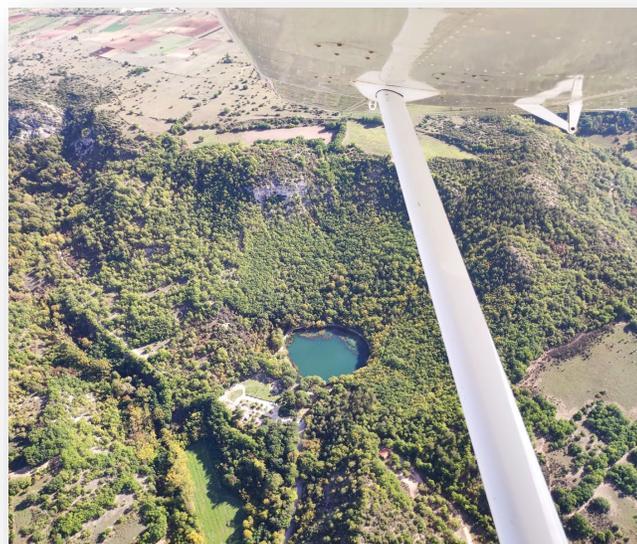
Con il passare degli anni la rocca è stata gradualmente abbandonata, fino agli anni Ottanta quando questa località è stata nuovamente riscoperta e valorizzata, ed oggi è una meta molto ambita in Abruzzo e set in cui vari registi hanno ambientato scene di film famosi (su tutti, *Ladyhawke*, del 1985).

Dall'Aviosuperficie, Rocca Calascio si raggiunge in pochi minuti dirigendosi in direzione Est (Popoli).

Con il Corno Grande a Nord, la città dell'Aquila ad Ovest, e l'aeroporto di Pescara a pochi minuti, Rocca Calascio è un luogo da visitare spesso in volo dall'Aero Club.

E poiché è necessario «fare quota» per raggiungerla, possiamo approfittare per osservare altri punti di interesse nei dintorni.

Iniziamo dal **Lago di Sinizzo**, nel Comune di **S. Demetrio**, subito visibile poco dopo il decollo dall'Aviosuperficie in direzione Est.



Il lago di Sinizzo, si incontra subito dopo il decollo dall'Aviosuperficie

Scannerizza il QR Code a fianco per un video in volo su Rocca Calascio





La piana di Navelli che si apre superato il Lago di Sinizzo, e che conduce in pochi minuti ai luoghi indicati nell'articolo

Superato il lago, si apre la splendida **piana di Navelli** che conduce fino all'abitato di **Popoli**, uno dei punti di riporto dell'aeroporto di Pescara.. Siamo ancora fuori dalla zona di controllo del CTR di Pescara, ma meglio mettere in monitoring anche la frequenza dell'avvicinamento, è probabile incontrare altri aerei o elicotteri in zona.

Puntiamo quindi dapprima sui resti di **Peltuinum**., un'antica città italica (la fondazione si colloca intorno alla metà

del I secolo a.c.) il cui sito archeologico è stato dichiarato monumento nazionale nel 1902. Dall'alto sono facilmente visibili il **Tempio di Apollo** e il vicino **Teatro**.

Ancora poco più a Est, alla destra della vallata è possibile scorgere il **Castello di Bominaco**, che sorge al di sopra del borgo di **Caporciano**, in una posizione dominante che permetteva il controllo visivo di una vasta area di territorio della Piana di Navelli.



Il tempio di Apollo e il Teatro di Peltuinum

Un rapido giro per tornare indietro...verso **S.Pio delle Camere**, a sinistra della vallata, in cui l'omonimo **Castello** sorge sul monte Gentile e domina il paese circostante.

La funzione del castello, era di fornire rifugio per la popolazione locale ed al bestiame in caso di pericolo.



Il Castello di Bominaco.

La prima costruzione risale probabilmente al XII secolo.

Nel 1424 il castello venne distrutto durante l'assedio di Braccio da Montone. Nel XV secolo venne ricostruito, per volere di Cipriano Iacobuccio da Forcona, che ordinò anche la costruzione della torre del castello.



Il Castello di S. Pio delle Camere

Lo stato attuale del castello è il risultato dell'attacco subito nel 1424 come per il Castello di Bominaco,

Superato S. Pio delle Camere proseguiamo verso **Rocca Calascio**.

Scavalcato il monte, si individua perfettamente il Castello. .Nei pressi del castello è ben visibile anche la **Chiesa di S. Maria delle Pietà**, la cui costruzione risale alla fine del XVI secolo. Non sempre aperta al pubblico e punto di interesse anche per un trekking attraverso i sentieri che conducono al castello.

Abbiamo così raggiunto una delle mete della giornata. In base alla pianificazione prevista, potremmo pensare di rientrare in Aviosuperficie, o puntare il Corno Grande, o dirigerci verso la costa abruzzese e fare un touch & go a Pescara, o ancora tornare indietro verso L'Aquila ed il vicino Lago di Campotosto.

Le alternative sono molte, scegliete la vostra e buon volo!



In avvicinamento a Rocca Calascio partendo dall'Aviosuperficie dell'Aero Club.

Oltre le montagne sullo sfondo è già visibile la costa abruzzese e l'aeroporto internazionale di Pescara. Proseguendo verso Ovest, la città dell'Aquila, o il maestoso Corno Grande (2912 mt).



Rocca Calascio e a destra la Chiesa di S. Maria delle Pietà



MOZZARELLATA
2023
Castel Volturno
(CE-01)



MOZZARELLATA A CASTEL VOLTURNO (CE)

Un messaggio sulla chat dell'Aero Club, alcuni piloti liberi, una giornata che si prevede ottima per volare. La missione è definita, si pianifica e sabato 14 gennaio si parte!

Ma questa volta i paesaggi restano in secondo piano perché all'Aviosuperficie di **Castel Volturno** (storica sede dei fratelli Pascale), il piatto forte è la «Mozzarella».

E non a caso i nostri Soci si sono incontrati con altri «Piloti di Classe», per assaporare (al sole) le squisite mozzarelle campane, e non solo...



IN MISSIONE - MOZZARELLATA A CASTEL VOLTURNO



I Soci e alcune delle foto scattate in volo



I pericoli del ghiaccio



Le formazioni di ghiaccio potenzialmente pericolose per un velivolo possono interessare sia le superfici aerodinamiche sia l'apparato motopropulsore.

I velivoli equipaggiati con sistemi di prevenzione o rimozione del ghiaccio riescono ad operare in modo sicuro anche in condizioni atmosferiche favorevoli alla sua formazione.

Decisamente diverso è il discorso per la maggior parte degli aeromobili di aviazione generale, come quelli appartenenti alla nostra flotta, in quanto privi di tali impianti. *Diventa quindi onere del pilota evitare il volo in zone in cui è presente questo pericolo.*

Va ricordato che la difficoltà nel riconoscere alcune delle condizioni associate alla sua formazione rende questo fenomeno uno dei fattori più insidiosi per la sicurezza delle operazioni di volo.

GHIACCIO SULLE SUPERFICI

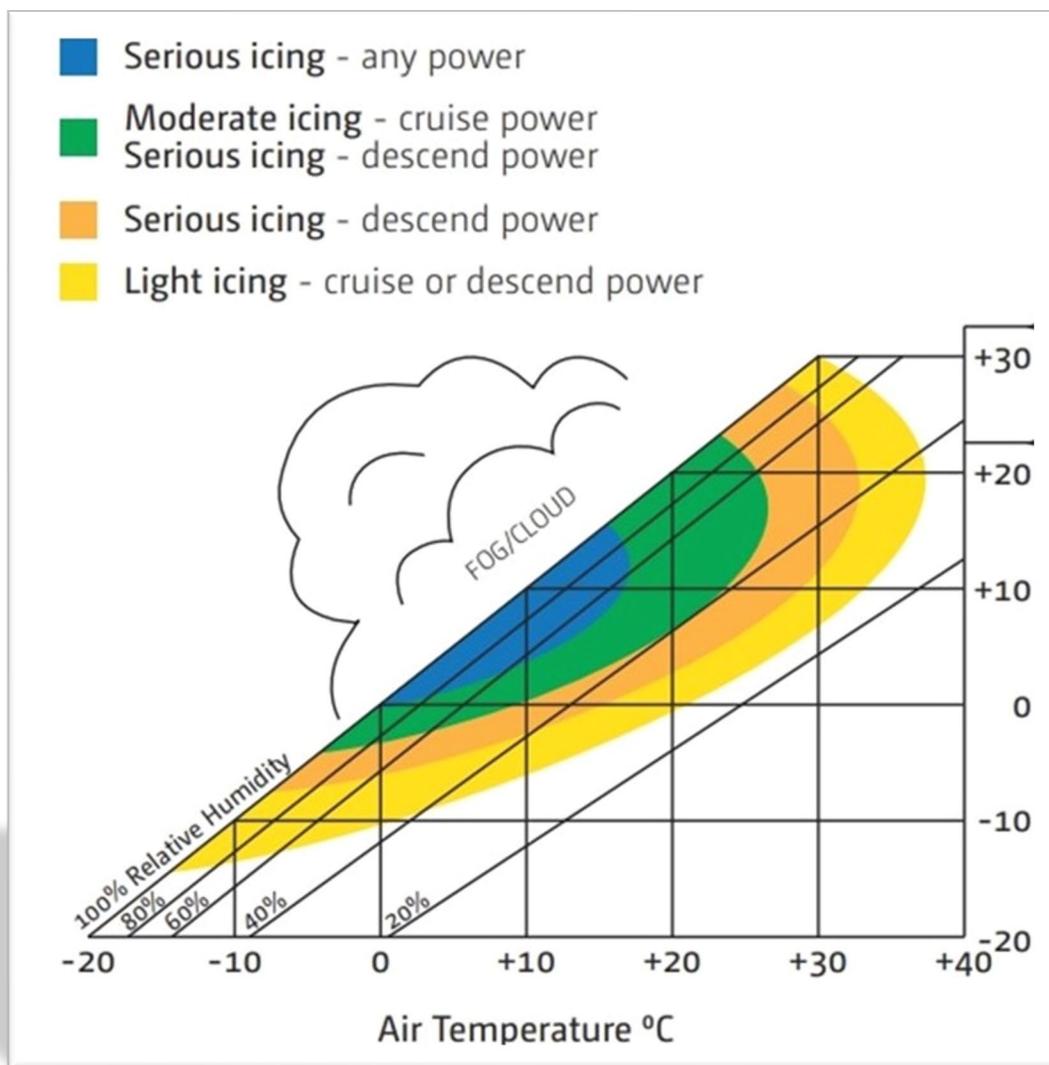
La formazione di ghiaccio sulle

superfici aerodinamiche del velivolo può **comprometterne la controllabilità** bloccando parzialmente o totalmente le superfici di controllo, **aumentare il peso** del velivolo o addirittura pregiudicare la capacità di sviluppare sufficiente portanza o trazione dell'elica. La presenza di precipitazioni nevose o piovose, associata alle basse temperature, crea il mix perfetto per la formazione di ghiaccio sulle superfici. L'**umidità**, tuttavia, non è la sola acqua contenuta nelle precipitazioni relativamente semplice da evitare, ma comprende anche piccole molecole di acqua sospese nell'atmosfera (presenti in nubi e nebbie) le quali, al contatto con la superficie di un aeromobile, si congelano rapidamente creando così un accumulo di ghiaccio.

È assolutamente necessario rimarcare il fatto che le condizioni di temperatura ideali per la sua **formazione** sono comprese tra i **+10°C** e i **-40°C**. Non è dunque necessario che la temperatura ambiente sia al di sotto dello zero!

Ciò è dovuto al fatto che la superficie dell'aereo è più fredda rispetto all'aria circostante e, quindi, le molecole d'acqua che si trovano in atmosfera ancora allo stato liquido ghiacciano immediatamente quando impattano la superficie.

Il rispetto delle **regole VFR** che obbligano a mantenersi al di fuori e a distanza da nubi e nebbie unito al fatto di evitare il volo in presenza di precipitazioni piovose o nevose riduce indubbiamente questo rischio.



Il grafico mostra la probabilità di formazione di ghiaccio al carburatore a seconda dei valori di umidità, temperatura dell'aria e temperatura di rugiada e dei più comuni settaggi di potenza del motore.

GHIACCIO AL CARBURATORE

Nonostante quello sulle superfici rappresenti un problema, non è comunque il tipo di ghiaccio più insidioso che può formarsi. Infatti, velivoli equipaggiati con motore a pistoni e con carburatore soffrono **dell'accumulo di ghiaccio** all'interno del condotto e **sulla farfalla dello stesso carburatore**.

Affinché ciò avvenga, non è condizione necessaria avere umidità visibile in atmosfera. Ciò rende molto meno immediata l'identificazione da parte del pilota delle condizioni ambientali ideali alla formazione di ghiaccio. Il problema è causato dalla forte depressione che si genera localmente all'interno del carburatore, **chiamato effetto Venturi**.

A una forte riduzione di pressione

corrisponde un marcato calo di temperatura, tanto da far arrivare a condensazione il vapore acqueo contenuto nell'aria soggetta a tale depressione. **Complice anche l'uso di benzina verde (Mogas)** che può contenere fino al 5% di etanolo, che provoca un raffreddamento maggiore rispetto a quello che avviene nei motori alimentati con benzina avio (Avgas). Analizzando il grafico accanto, è facile apprendere come sia **già sufficiente un livello di umidità dell'aria relativa pari appena al 30-40% associata a temperature** che possono essere addirittura anche di **+20/+30°C** al fine di **ricadere nell'area di pericolo** nella quale è possibile la formazione di ghiaccio al carburatore.

Le alte temperature fanno sì che il pilota non riesca istintivamente a riconoscere questo rischio. Il **pericolo**

maggiore si incontra con **umidità superiore al 60% e temperature** comprese tra **+23°C e -8°C**, condizioni possibili in qualsiasi mese e giorno dell'anno.

Come si evince dal grafico, la probabilità di sviluppare ghiaccio al carburatore aumenta all'aumentare dell'umidità dell'aria.

Senza dunque avere umidità visibile e con una temperatura decisamente gradevole, la farfalla del carburatore può comunque venirsi a trovare ricoperta di ghiaccio.

L'**effetto venturi** è più marcato quando la farfalla non è completamente aperta a causa della maggiore velocità del flusso e della maggior esposizione allo stesso nella parete della farfalla.

Quando la manetta è parzialmente o totalmente chiusa, quindi in particolar modo quando ci si trova in discesa, avvicinamento ed atterraggio, la probabilità di accumulare ghiaccio al carburatore aumenta notevolmente.

I costruttori di motori aeronautici con carburatore hanno però dotato tali motori di un sistema di "riscaldamento" azionabile dalla cabina di pilotaggio. In questo modo, azionando il comando dell'aria calda, il pilota può prevenire e, nei casi di formazione già avvenuta, far sciogliere l'accumulo di ghiaccio. La miscela che arriva nei cilindri del motore per la combustione, che prima passa attraverso il carburatore, è composta da benzina e aria.

L'aria viene prelevata direttamente dall'esterno e opportunamente filtrata al fine di rimuovere le impurità che, soprattutto a terra, potrebbero contaminare l'interno del motore.

I costruttori hanno quindi realizzato una seconda linea di alimentazione dell'aria che, prima di raggiungere il carburatore, passa attraverso uno scambiatore di calore con la marmitta. Il dispositivo è installato sulla maggioranza dei motori aeronautici ma non su tutti.

Infatti, moltissimi motori Rotax, installati sugli ultraleggeri, non sempre dispongono della linea di aria calda.

In questi casi il costruttore cerca di posizionare l'unica presa di aria disponibile per l'alimentazione del motore in una posizione "calda" dove si riesca a pescare parte del calore generato da marmitta e motore.

Tale accortezza, però, non riesce comunque a rendere immune il carburatore dalla possibilità di formare ghiaccio e, anzi, non fornisce alcuna possibilità al pilota di intervenire laddove ce ne fosse necessità.

Il pilota che non dispone di comando dell'aria calda può soltanto "muovere" avanti e dietro la manetta al fine di cercare di rompere meccanicamente la formazione di ghiaccio accumulato.

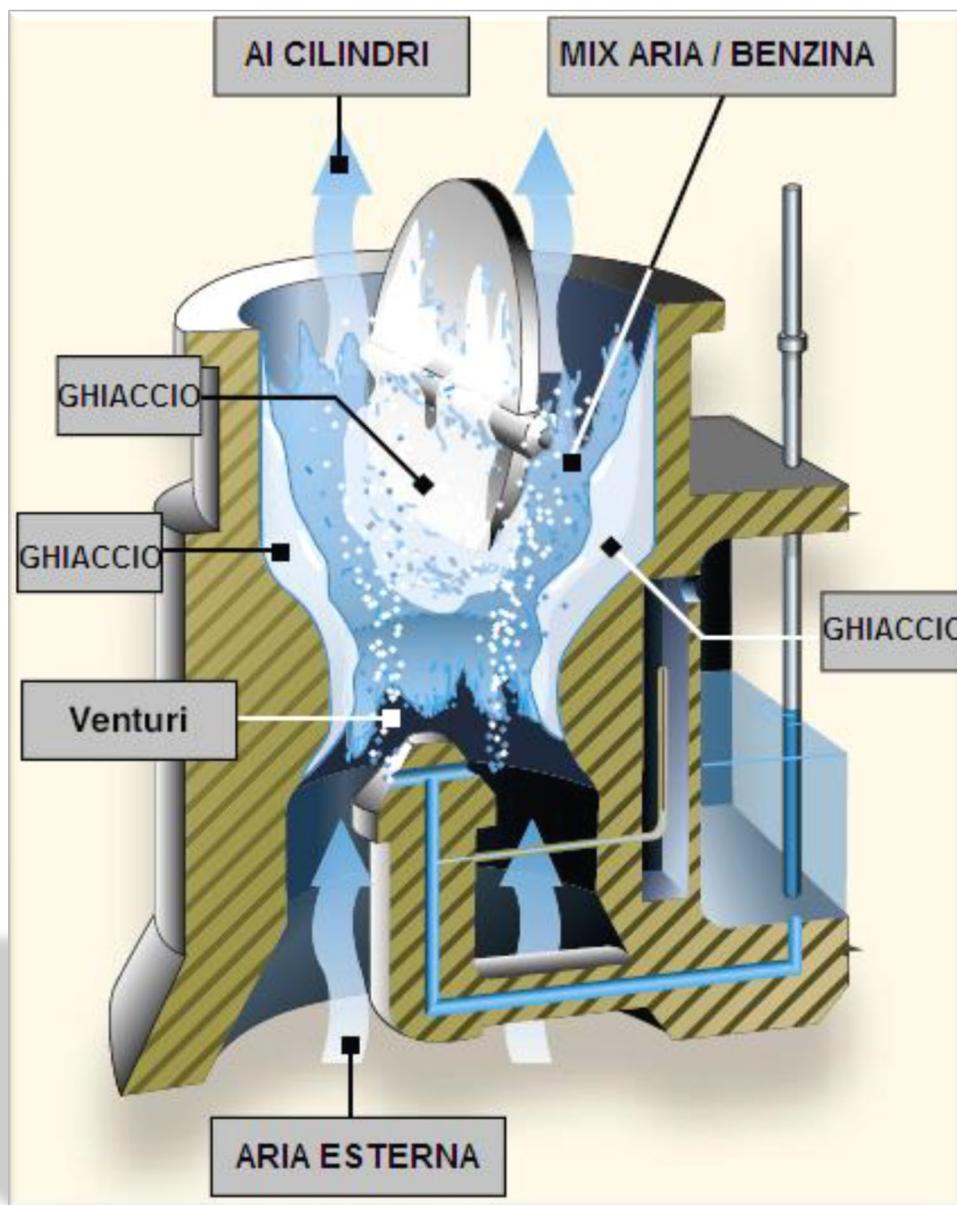
Ai fini della prevenzione, invece, sempre nel caso in cui non si disponga questo comando, è compito del pilota cercare di mantenere una buona apertura della farfalla, cosa però non sempre praticabile in tutte le fasi del volo e, in particolar modo, durante avvicinamento e atterraggio.

Non è raro dunque il caso in cui il pilota deve rinunciare al volo nel momento in cui le condizioni meteorologiche favoriscono la formazione di ghiaccio al carburatore, soprattutto se il volo è previsto con un ultraleggero, non

equipaggiato con il sistema di aria calda al carburatore.

La logica operativa per l'utilizzo del comando dell'aria calda al carburatore è quella di prevenire la formazione piuttosto che rimuovere il ghiaccio una volta accumulato.

Le indicazioni della checklist, a partire dal rullaggio fino allo spegnimento motore dopo il volo, sono comprensive di indicazioni per il corretto utilizzo del comando.



Infatti, dopo il rullaggio effettuato con aria fredda per evitare l'ingestione di impurità esterne, si passerà alla fase di pulizia del carburatore durante la prova motore. **Il decollo deve essere rigorosamente effettuato con aria fredda**, in quanto è necessario che il motore eroghi la massima potenza (ottenibile soltanto con una più bassa temperatura dell'aria che forma la miscela).

Oltretutto, grazie alla posizione completamente aperta della farfalla, è improbabile avere una formazione di ghiaccio al carburatore durante la corsa di decollo e salita iniziale.

Durante la **crociera**, invece, l'uso dell'aria calda sarà relativo alle condizioni atmosferiche incontrate lungo la rotta.

Stesso discorso si applica durante la **discesa** e l'avvicinamento iniziale. È altamente **raccomandato l'uso dell'aria calda al carburatore dalla virata in base** fino ad essere stabilizzati in finale.

Considerata infatti l'elevata concentrazione richiesta al pilota durante l'esecuzione di tale manovra, è preferibile usare sempre questo comando al fine di prevenire formazioni di ghiaccio al carburatore a prescindere dalle condizioni ambientali più o meno favorevoli.

In **finale**, l'aria va riportata in **posizione fredda** in modo da avere piena potenza in caso di riattaccata.

Nel caso di severe condizioni di ghiaccio, si può tranquillamente mantenere l'aria calda fino al contatto col terreno provvedendo, in caso di riattaccata, a ripristinare aria fredda una volta applicata piena potenza.

Al fine di prevenire formazioni di ghiaccio parziali o accumulate in un solo punto all'interno del carburatore, è necessario ricordare che il comando dell'aria calda **non va mai mantenuto in posizioni intermedie** ma esclusivamente nelle posizioni di fine corsa (tutto avanti o tutto indietro) come se fosse un interruttore con solo due posizioni, acceso o spento.

Ricapitolando, l'accumulo di ghiaccio sulle superfici può compromettere l'aerodinamica del velivolo mentre il ghiaccio al carburatore può portare a perdite di potenza o addirittura allo spegnimento del motore.

Entrambe le forme di ghiaccio vanno evitate e prevenute. **In linea generale, occorre:**

- Rispettare sempre le regole VFR, rimanere fuori dalle nubi e nebbie
- Evitare di volare in presenza di precipitazioni di qualsiasi genere
- Attenersi alle indicazioni della checklist (aria calda/fredda)
- In caso di dubbio sulla presenza di ghiaccio, applicare aria calda
- Evitare il volo in caso di condizioni meteo ai limiti

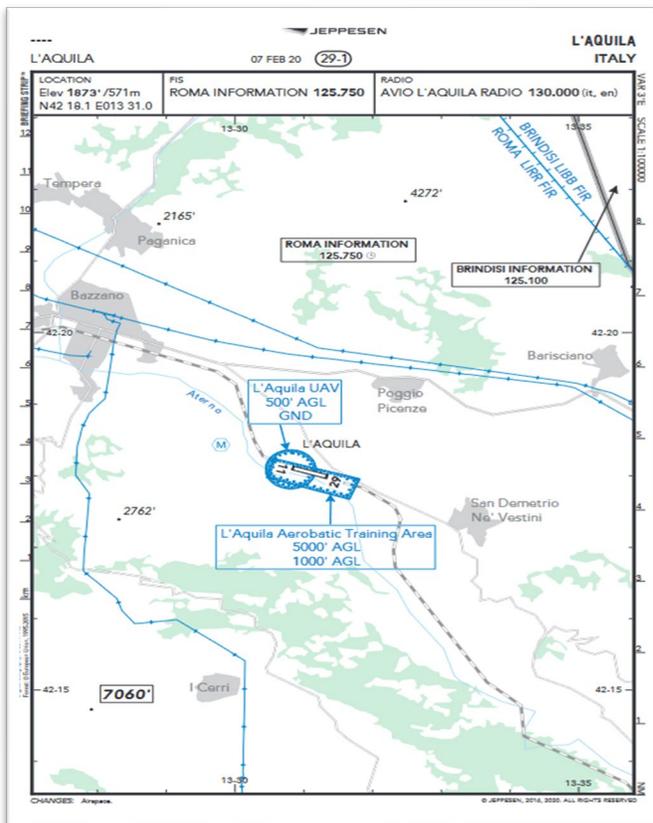
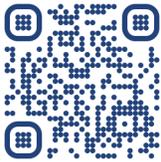
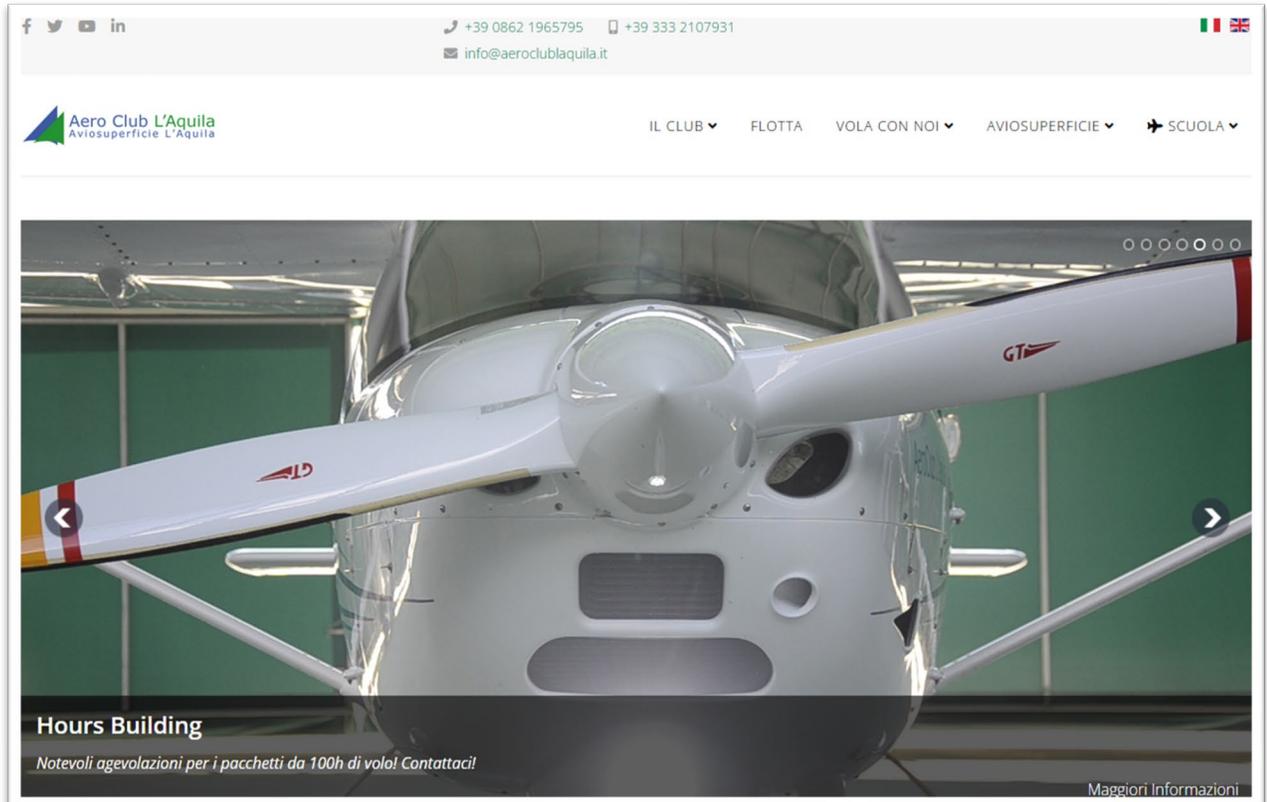


Carburatore ghiacciato

Il sito Web

Il sito web
www.aeroclublaquila.it

Inquadra il Qr Code per
un accesso immediato
alla home



Una cartografia Jeppesen dell'Aviosuperficie

Il sito web dell'Aero Club L'Aquila rappresenta un punto di riferimento per i soci e chiunque voglia conoscere le attività svolte o dirigersi verso l'Aviosuperficie.

Sono a disposizione le informazioni sul **Club** (Statuto, Consiglio Direttivo, Come Associarsi...), la **Flotta** a disposizione per i soci, o come richiedere un **volo introduttivo** per iniziare a familiarizzare con gli aerei.

La cartografia **Jeppesen** ed **Avioportolano**, dell'Aviosuperficie, le modalità di richiesta atterraggio per gli esterni (**PPR**), le informazioni sulla stazione metereologica installata in prossimità della pista, consentono a chiunque voglia visitarci di avere

i dettagli su come gestire l'avvicinamento in completa sicurezza.

Per chi fosse interessato alla **Scuola volo** per licenze PPL (Pilota Privato), LAPL, VDS (*Volo Diporto Sportivo*) o SAPR (*Droni*), sul sito le prime informazioni per conoscere le offerte formative dell'Aero Club.

L'area Soci

Per il nostro Aero Club i Soci sono coloro che contribuiscono per la maggior parte delle entrate e ci consentono di continuare nell'attività.

Particolare attenzione è quindi rivolta a semplificare anche le pianificazioni delle attività di volo e lo stato di attività degli stessi.

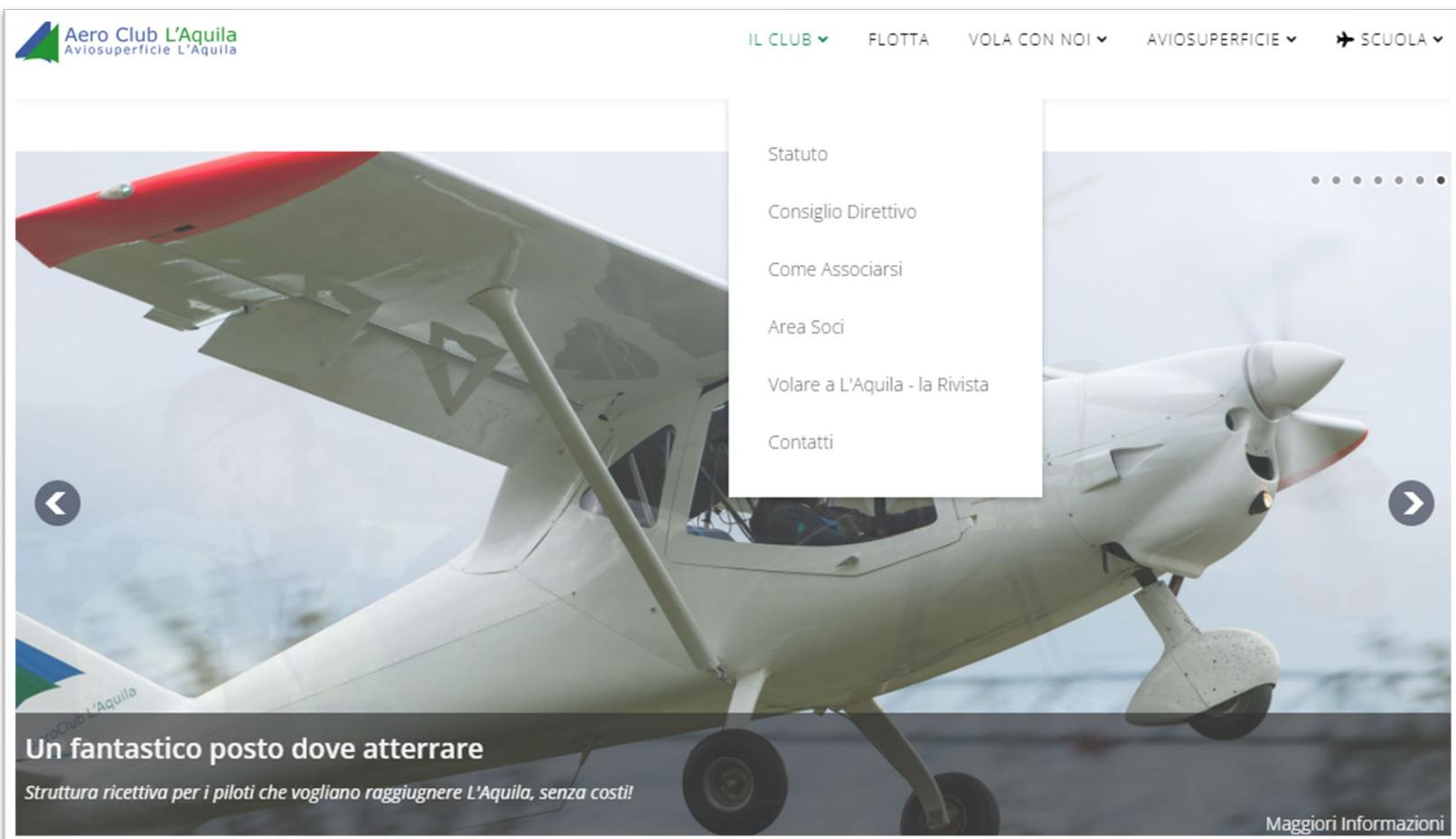
Nell'area dedicata, ciascun socio può facilmente

- Verificare lo stato delle prenotazioni degli aeromobili
- Inserire le proprie prenotazioni

- Verificare e stampare le attività (voli) come Pilota
- Consultare e stampare i movimenti personali
- Inserire la documentazione aggiornata richiesta per volare
- Valutare il meteo dettagliato in Aviosuperficie e i bollettini di alcuni aeroporti vicini
- Reperire i manuali di volo degli aeromobili e i regolamenti dell'Aero Club.

tutte le attività, e con il costante supporto della Segreteria per qualsiasi informazione aggiuntiva.

Uno strumento di ausilio molto importante per i Soci che ne semplifica



Nel menu relativo al CLUB, l'accesso all'Area Soci, ed il link alla rivista digitale

Airmate

La rubrica dedicata alle applicazioni che consentono di agevolare le attività di volo

Un esempio di navigazione con le OpenFlightMaps e l'abilitazione del terreno lungo il percorso

Nel mondo dell'informatica va di moda un detto: «Al mondo ci sono 10 tipi di persone, quelle che capiscono la numerazione binaria e quelle che non la capiscono.»

La spiegazione della frase è nella numerazione binaria, dove il numero 10, convertito nella numerazione decimale più usuale, corrisponde proprio al numero 2. E dai 2 simboli della codifica binario, ZERO e UNO, deriva il nome di questa rubrica, in cui ci occuperemo di quelle applicazioni, siano esse su Smartphone o Web, spesso gratuite, che consentono di aiutare nella pianificazione e gestione delle attività di volo.

In questo numero presentiamo **Airmate**, un'applicazione per pianificare e navigare in VFR, disponibile su **Android** e **IOS**, con alcune funzionalità anche sul **sito Web** relativo.

Non al livello di **SkyDemon**, che molti conosceranno, ma il suo punto di forza è l'essere completamente **gratuita**, ed una valida alternativa per voli sporadici in cui può essere di ausilio un navigatore che non richieda i costi di un abbonamento annuale.

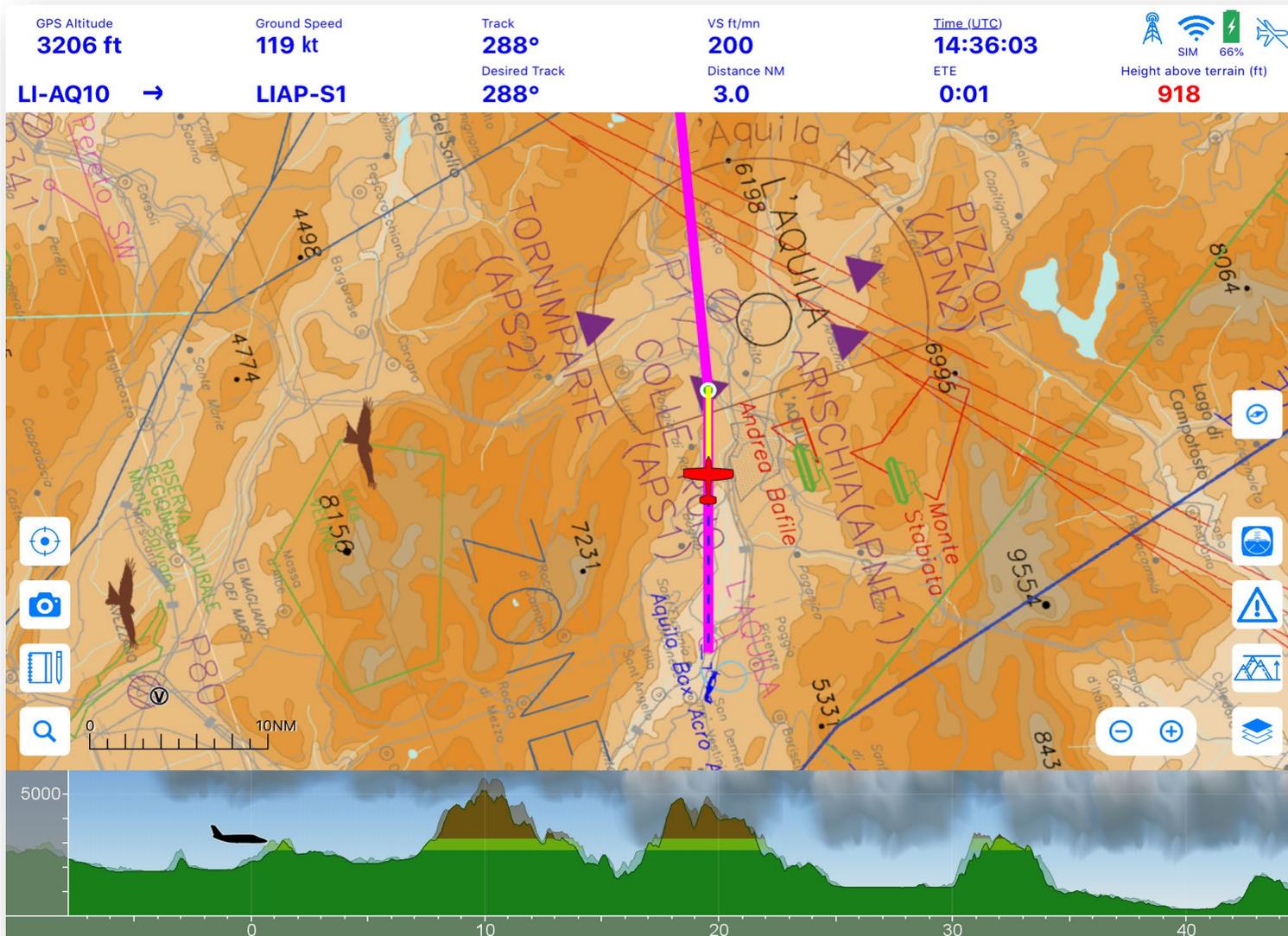
Abbiamo provato entrambe le versioni, **IOS** ed **Android**, e al momento notiamo una maggiore stabilità e velocità nella versione **Apple**.

Nel complesso, **Airmate** è comunque un'applicazione facile da usare per i piloti, fornisce assistenza sia nella fase di pianificazione del volo, sia nella navigazione, includendo anche funzionalità di condivisione sociale.

Con **Airmate**, è possibile avere accesso immediato ai dati aeroportuali e alle mappe dell'aviazione in tutto il mondo, oltre al meteo e **NOTAM** aggiornati in tempo reale.



ZERO UNO, L'INFORMATICA IN VOLO - AIRMATE



La navigazione con le mappe VFR ENAV

Le targhe aeroportuali IFR e VFR sono disponibili gratuitamente negli Stati Uniti (carte FAA), in tutta Europa e in oltre 200 altri paesi. Molti di loro sono georeferenziati e potrebbero essere sovrapposti alla carta dell'aviazione.

Il *Plate Manager* consente di scaricare in anticipo tutte le targhe aeroportuali di un paese, che possono essere facilmente stampate e visualizzate.

Se siete abituati alle mappe *Avioportolano*, potete acquistare quella di interesse o utilizzare il codice che consente di scaricarla in digitale se avete già la cartacea, anche se non è possibile inserire versioni «date» delle mappe.

Ma valide alternative sono le *OpenFlightMaps* o le mappe *VFR ENAV* (nell'articolo un esempio di utilizzo)

Per l'utilizzo, Airmate richiede soltanto una semplice **registrazione**, che fra l'altro consente di salvare nel cloud i voli pianificati e volati, i waypoint e gli aerei inseriti, per poterli sincronizzare anche fra vari dispositivi.

Molto velocemente si può scegliere la mappa da visualizzare ed altre informazioni relative al meteo (**METAR**, **TAF**), **NOTAM**, aeroporti ecc.

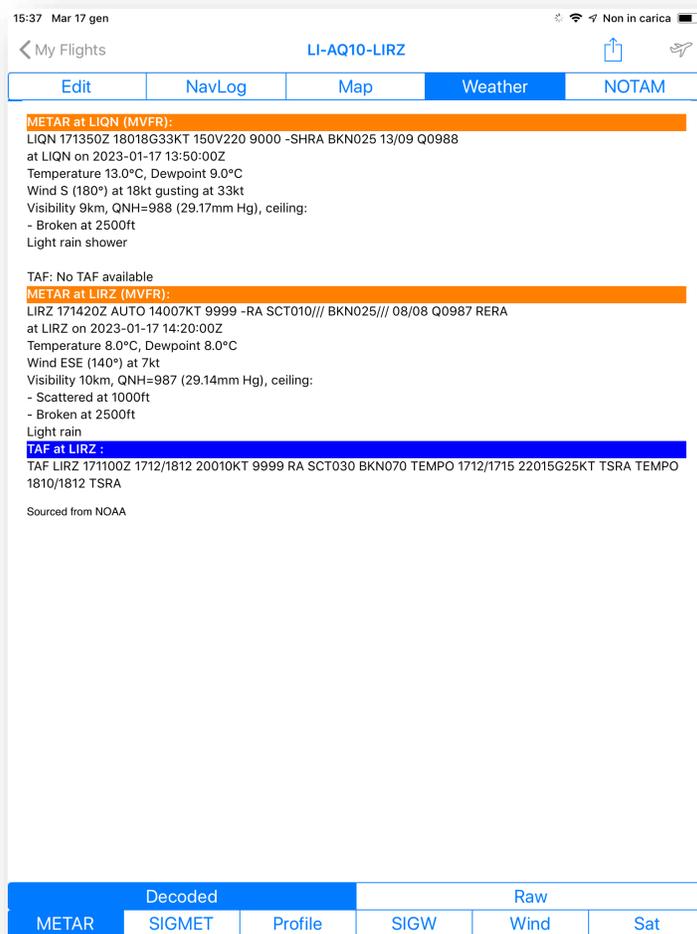
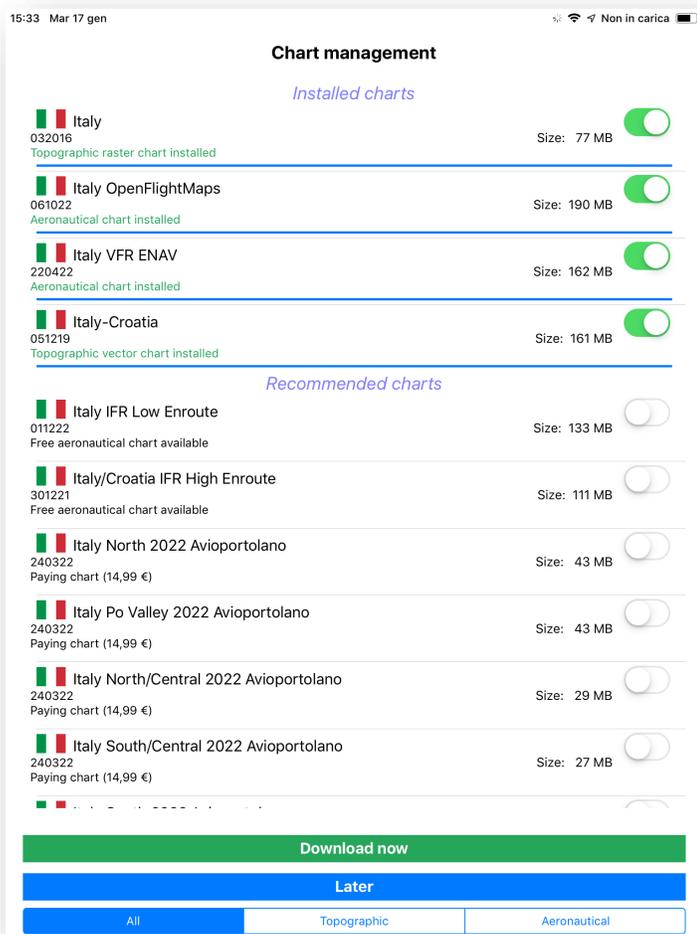
Durante il volo, la mappa in movimento visualizzerà la posizione dell'aeromobile lungo la rotta, mostrerà gli aeroporti e i dettagli dei dati aeronautici.

È anche disponibile una vista profilo per visualizzare l'elevazione del terreno lungo il percorso.

Airmate può inoltre visualizzare un indicatore di assetto del velivolo di backup e parametri di volo in una vista simile a *EFIS (Electronic Flight Instrument System)* utilizzando i sensori interni del dispositivo ove disponibili.

Airmate include un database aeronautico mondiale aggiornato gratuitamente con aeroporti, fari di navigazione, waypoint, vie aeree, aree regolamentate e riservate, mappe topografiche e dati di altitudine.

ZERO UNO, L'INFORMATICA IN VOLO - AIRMATE



La gestione delle mappe (gratuite o a pagamento) e la visualizzazione di METAR E TAF

Il software consente di registrare i voli e di riprodurli in un secondo momento o di esportare la traiettoria di volo nel formato **GPX**, standard di condivisione delle tracce GPS.

Lo strumento offre numerose funzionalità social alla comunità. I piloti possono lasciare valutazioni, suggerimenti e commenti per condividere la loro esperienza con altri piloti, segnalare i prezzi del carburante e le tasse di atterraggio. Potrebbero trovare amici, istruttori, scuole di volo, eventi di aviazione e aeromobili da noleggiare vicino al loro aeroporto di origine o a qualsiasi aeroporto visitato.

Inoltre può essere collegato alla maggior parte dei simulatori di volo per mantenere le abilità di volo.

Possiamo **pianificare** il nostro volo inserendo tutti i waypoints, selezionabili anche sulla mappa, e selezionando

inoltre, le quote e le velocità, tra ogni singolo punto. Ci permette di visualizzare i limiti, in termini di quota, nei diversi spazi aerei, indicandoci quando siamo in zone vietate oppure zone proibite e regolamentate.

Dopo aver pianificato il volo, ci indicherà un cartello di rotta con tutte le indicazioni sulle prue da mantenere ed il tempo necessario per effettuare il volo (impostando prima la velocità di crociera).

Quando andremo ad effettuare il volo (che potremmo anche simulare), ci mostrerà tutti i **NOTAM** dei vari aeroporti (partenza, arrivo e alternato) e quelli in rotta.

Potremo anche visualizzare le carte significative del tempo, le cartine del vento a seconda dei diversi livelli di volo, e tutti i **METAR** e **TAF** correlati al volo.

Quando saremo pronti per il decollo, Airmate mostrerà sul display un'icona indicante la nostra posizione utilizzando il GPS e mostrandoci tutti i diversi spazi aerei, come le CTR e le ATZ, nonché il tempo residuo per arrivare a destinazione.

In sintesi.

Molte le funzionalità a disposizione per chi desidera avvalersi di un navigatore gratuito.

Da vedere come sempre di ausilio e non prima e unica fonte per la pianificazione e gestione del volo.



Le foto dei soci

La rubrica dedicata ad alcune foto scattate dai nostri soci, anche se un'immagine non potrà mai sostituire la sensazione del volo.

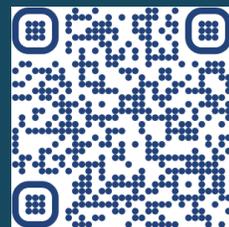


CORNO GRANDE

Foto di *Andrea della Pelle*

In vetta a 2912 mt (e in volo a circa 10.000 piedi di quota)

Scansiona il QR Code a fianco per un video con il Tecnam P2008 sul Corno Grande





Le foto dei soci



CAMPO IMPERATORE

Foto di *Gianfranco Giuliani*

Una vista sull'albergo di Campo Imperatore e le strutture circostanti



Le foto dei soci



LAGO DI CAMPOTOSTO

Foto di *Patrizio Trapasso*

Il Lago di Campotosto immerso nei colori dell'Autunno



Le foto dei soci



«SCHEGGIA» IN VOLO

Foto di *Gianfranco Giuliani*

Una foto di «*Scheggia*» in azione, l'aeromobile Tecnam P92 Eaglet in dotazione all'Aero Club



Le foto dei soci



LAGO DI CAMPOTOSTO

Foto di *Andrea della Pelle*

Il Lago di Campotosto nei colori invernali



Le foto dei soci



IL TEVERE

Foto di *Patrizio Trapasso*

Nelle procedure da/verso l'Aeroporto di Roma Urbe si costeggia il Tevere. Un facile punto di riferimento



REDAZIONE «VOLARE A L'AQUILA»

redazione@aeroclublaquila.it

Aero Club L'Aquila A.S.D

www.aeroclublaquila.it

info@aeroclublaquila.it

+39 0862.1965795

+39 333.2107931

ORARI APERTURA UFFICIO

Dal martedì alla domenica dalle ore 09:00 alle ore 13:00 locali.

Lunedì giorno di chiusura.

