



Quaderni di Sicurezza del volo 2/2014

Numero 2

Aprile 2014

Cuius potest accidere quod cuiquam potest

(Publilio Sirio I° sec. a.C.)



In questo numero

Editoriale Michele Buonsanti

Cultura S.V. a cura di Michele Buonsanti

Runway incursion di Michele Buonsanti

Analisi di un inconveniente di volo di Giancarlo Stretti

Quaderni di Sicurezza Volo 2/2014

Organo di informazione ed aggiornamento per la Sicurezza del Volo a cura di
Aero Club d'Italia

Editoriale: Michele Buonsanti

Sabato 22 marzo si è svolto presso l'aviosuperficie di Valdera, con il contributo della 46^a aerobrigata, il quarto dei seminari SV che l'aeroclub d'Italia, in strettissima sinergia con l'ISV dell'Aeronautica Militare sta sviluppando in virtù del tavolo tecnico sottoscritto. Ghedi, presso il 6° stormo, Guidonia presso il Centro volo a vela, Trapani presso il 37° stormo ed infine Valdera hanno rappresentato quattro eventi importanti dove all'interno della efficace struttura dell'AMI sono confluiti centinaia di piloti VDS, PPL, alianti, deltaplanisti, paracadutisti, modellisti e tanti altri, anche solo appassionati di volo.

Siamo solo a meno della metà di quel programma che rappresenta assoluta novità, nel nostro mondo, ovvero un cammino sotto lo sguardo vigile, attento e competente della nostra F.A. con il trasferimento di principi, modelli che contraddistinguono quella *just culture* cui l'arma azzurra è mirabile esempio di applicazione efficace.



Solo attraverso la conoscenza critica dei fatti di volo sarà possibile avviare una costruzione mentale che porti a quel concetto di prevenzione che è, è stato, e continuerà ad essere elemento indispensabile per qualsiasi pilota, dall' EFA al deltaplano!

Nei prossimi numeri, siamo certi le pagine aumenteranno vista il manifestato stimolo di partecipazione a questo nostro strumento di informazione perché "tutti possono essere a conoscenza di cosa accade a tutti". Importanti e qualificate non solo le relazioni dei vari partecipanti nella qualità ma, anche arguti ed interessanti interventi con richiesta di dibattito su molte e serie problematiche che contornano la nostra quotidiana attività di volo. Su tutte, ad oggi, mi permetto sottolineare quella che, a mio modesto avviso, è il segnale di stimolato risveglio delle nostre coscienze ovvero la necessità di una maggiore comunicazione scevra di qualsiasi titubanza a dichiarare errori o mancanze. Mi sembra che siamo sulla strada giusta ed il tempo non potrà che confermare questa nostra manifesta quanto crescente coscienziosa maturità.

Cultura S.V.

Michele Buonsanti

Sicurezza del volo: è un insieme di regole e comportamenti indirizzate, sia all'uso dell'a/m, sia al comportamento umano, che hanno come obiettivo il massimo rendimento della attività di volo con il minimo rischio.

Ma, ancora prima di essere un insieme di regole, norme, azioni preventive o correttive, la SV deve essere essenzialmente un "*modus vivendi*", una filosofia di pensiero, cui tutti coloro che operano entro l'attività di volo devono ispirarsi. Questo significa che, per raggiungere l'obiettivo di svolgere la nostra attività di volo con un elevato livello di sicurezza non è solo sufficiente avere norme procedure e quant'altro ma, in primis, deve essere esplicitata al mas-



simo la **disponibilità mentale e comportamentale** ad osservare le stesse. Desideriamo **fare prevenzione** innanzitutto e, per fare ciò, oltre ad aggiornarci su tutto quello che è il bagaglio professionale che un pilota PPL(A) deve necessariamente possedere, investigheremo in maniera molto approfondita gli inconvenienti di volo ovvero, tutte quelle situazioni non normali che spesso incontriamo durante lo svolgimento della nostra attività e che, quasi sempre, teniamo per noi senza divulgare agli altri quanto accadutoci. Probabilmente per vergogna, oppure perché lo riteniamo ininfluenza come fatto o contenuto, commettendo così un palese errore di mancanza di comunicazione verso gli altri piloti, (il rateo incidenti in A.M.I., così come nella aviazione commerciale è anche palesemente diminuito da quando è stato sviluppato ed applicato concretamente quel *CRM (Crew Resource Management)* che fa della comunicazione un cardine indispensabile.

Cultura S.V.

Michele Buonsanti

Perché **investigare gli inconvenienti**? Perché con l'analisi degli stessi e la **diffusa comunicazione** delle determinazioni, le probabilità che si inneschi la catena degli eventi che porti all'incidente, possa diminuire nel tempo raggiungendo e mantenendo condizioni operative sempre in maggiore sicurezza. Per maggiore chiarezza espositiva, con il fine di evitare fraintendimenti, riporto la definizione che viene enunciata sulla rivista *Sicurezza del Volo* n°165/1991 edita dalla A.M.I. riferimento assoluto per ogni pilota (di ogni ordine e grado) che intenda percorrere con serietà e professionalità il proprio percorso operativo.

Incidente: è un evento inaspettato/ non pianificato che produce un incidente, danni fisici, perdite di vite umane, di materiale, danni a terzi etc.

Evento di pericolo (Inconveniente) : situazione che espone, o potrebbe successivamente esporre a danno, pur senza causarlo, il velivolo, le persone e le cose.

All'interno di una qualsiasi organizzazione di volo, più o meno complessa, quindi con la nostra pienamente rientrante nel caso, la **SV deve essere sentita** ovvero, deve manifestare il suo essere presente mediante tutte quelle manifestazioni che la richiamino continuamente, con tutte quelle azioni da noi compiute che, nella normale vita operativa portino ad un modo corretto di operare. Invito quindi, alla fine di questo editoriale, a sviluppare questo percorso tutti insieme, con grande serietà ma anche, e principalmente, con grande umiltà nel segno di quel doveroso rispetto per quella meravigliosa dimensione, naturalmente non nostra, che abitualmente percorriamo quando svolgiamo la nostra attività di volo.



RUNWAY INCURSION & PREVENZIONE

La problematica delle runway incursion è spesso rara e isolata quando i piloti e gli operatori A.G. & VDS, si intrattengono nei loro abituali briefing o discussioni inerenti l'attività di volo. La questione è considerata quasi non appartenente al mondo aeronautico che viviamo, bensì riguardante esclusivamente gli aeroporti ed il traffico commerciale. Approcciare in tale maniera non è esatto anzi, il convincersi che un determinato evento possa essere escluso dalla propria attività volativa, può ingenerare il radicarsi di un modo di pensiero che tende ad essere superficiale o meglio, trascurare parti di quella catena degli eventi sempre pronta ad innescare l'inconveniente. Lo svolgere attività presso piccoli aeroporti o anche, aviosuperfici e campi di volo, non esime tutti gli operatori a dare il giusto quanto importante peso che la problematica necessita. Infatti, la piccola consistenza della infrastruttura o anche, la sua semplicità funzionale non è scevra da possibili inconvenienti o, peggio incidenti durante le varie fasi cui gli a/m sono interessati nel loro movimento a terra. Implementare procedure di prevenzione è una buona e giusta norma che consente di prevenire situazioni scomode per tutta l'organizzazione operante sul campo. Per tracciare un quadro, abbastanza realistico, delle variabili che entrano in gioco, affrontando tale questione è parere di chi scrive, raggruppare e omogeneizzare per aree, le variabili che sono parte attiva, o che possono diventarle nel processo che genera le runway incursion.

Tecnica S.V.

Michele Buonsanti

Quali variabili incidono nella generazione di inconvenienti/incidenti maturati da R.I.? E' parere di chi scrive che emergono, nel contesto di piccoli aeroporti, aviosuperfici e campi di volo, 4 importanti macro-aree:



1-Visitatori: specialmente quando è il periodo più fervido della attività (primavera-estate) i campi si riempiono di visitatori, curiosi, parenti ed amici con il desiderio di veder da vicino l'attività di volo. Appare buona norma, onde evitare sconfinamenti pedonali dei visitatori:

A) assicurarsi che i confini del campo di volo siano sicuri con accessi controllati.

B) Marcare le aree limitate come accesso con cartelli o altra forma di segnalazione in maniera ben visibile e priva di fraintesi.

C) Dove è previsto accesso di visitatori, e queste sono aree con movimento veicoli, rendere visibile il più possibile le varie segnalazioni di pericolo.

D) Sulle aree carrabili che possono portare ad eventuali interazioni con taxiways o piste, creare segnalazioni visive che impediscano il benché minimo errore.

E) Imporre ai piloti che i loro passeggeri devono essere scortati e controllati per tutto il tempo (pre / post volo) la cui permanenza interagisce con i luoghi dove l'attività operativa viene svolta.

2-Veicoli: il loro movimento deve essere limitato il più possibile, possibilmente, evitato quando il loro percorso interseca la pista di volo o la vie di rullaggio. E' bene prevedere:

A) provvedere a percorsi carrabili che siano sviluppati attorno alla pista senza intersecare la stessa.

Tecnica S.V.

Michele Buonsanti

- B) provvedere, lungo lo sviluppo carrabile, con barriere fisiche e ben segnalate, attorno a tutto l'aeroporto, affinché eventuali veicoli, entranti da accessi non ufficiali segnalati, evitino che il loro percorso attraversi aree di movimento a/m.
- C) avere sempre il controllo dei veicoli, operativi e non, presenti nell'area del campo di volo.
- D) Raccomandare e/o rendere a conoscenza di tutti gli operatori delle prescrizioni di sicurezza imposte dal gestore l'infrastruttura.

3 Aeromobili: è importante valutare che il campo di volo non è oggetto d'uso dei soli a/m basati bensì, anche da parte di a/m in transito o provenienti da altra sede, a volte come voli training con piloti in addestramento. Andranno quindi poste nella dovuta attenzione:

- A) Assicurare che tutte le posizioni attesa per le RWY siano chiare e visibili per tutti i piloti in avvicinamento da qualsiasi direzione, non trascurando il fatto che diverse tipologie di a/m, differenti per peso e dimensioni, possono avere prospettive di visuale diversa.
- B) Implementare configurazioni di taxiways chiare e semplici, con intersezioni a 90° in siti ove la visuale è libera per 360° ed assolutamente non ostacolata da presenza di piante, arbusti, erba etc..
- C) Limitare gli accessi alla/e RWY nonché la loro dimensione, in modo che i piloti possano evitare ingressi accidentali e non voluti in pista.
- D) Posizionare gli accessi in pista in modo chiaro e visibile da entrambe le direzioni di avvicinamento.
- E) Possibilmente mantenere il check visivo per ogni accesso in pista.
- F) Se esistono condizioni di criticità per il regolare movimento a terra verificare se possibile una modifica similmente secondo le norme in vigore, emesse dall'Autorità nazionale.

**In rullaggio su piazzali, aree di manovra, taxiway
prestare sempre la stessa max attenzione**

Tecnica S.V.

Michele Buonsanti

4 Staff organizzativo e personale tecnico: allorché le persone svolgono attività entro il perimetro di un aerodromo esse devono:

- A) Essere sempre e chiaramente visibili da tutti coloro che sono operanti dentro l'aerodromo.
- B) Essere in possesso di radio, posta sulla frequenza operativa sulla quale è svolta la attività di volo.
- C) Lavorare in coppia e procedere, in area movimento, verso gli a/m in modo da essere sempre in vista dall'equipaggio e viceversa.
- D) Avere perfetta conoscenza della terminologia usata dagli equipaggi per descrivere posizione a/m rispetto ad apron, taxiways, runways.
- E) Conoscere norme e regole applicate sull'aerodromo.
- F) Essere consapevoli di particolari situazioni generate da eventi non comuni, quali bassa visibilità, condizioni meteorologiche, illuminazione solare. Inoltre piena conoscenza delle direzioni di avvicinamento, atterraggio, decollo ed infine della ridotta visibilità dei piloti nel caso di rullaggio con velivoli biciclo.



Non trascurare la piena e totale conoscenza, di quanto già accaduto, specie in aeroporti simili ove le condizioni operative rendono lo stesso paragonabile al proprio aeroporto quindi, con simili problematiche e generazione di eventi che possono condurre ad inconvenienti e/o incidenti.

“Analisi di un inconveniente” di G. Stretti

a cura di Michele Buonsanti

Il fatto riportato alla attenzione di tutti noi è scritto da **Giancarlo Stretti** che, a sua volta, racconta con precisione e dovizia di particolari una avventura, non piacevole ma fortunatamente andata a buon fine, in merito ad una situazione di volo, purtroppo, sempre più frequente e perciò estremamente preoccupante per chi vola in VFR non in possesso di IR e velivolo certificato.

In nube

È l'avventura, avvenuta molti anni fa, di un pilota che, ancora con poche ore di volo, va a finire “dentro” durante uno dei primi voli di distanza. È scritta utilizzando le parole del mio amico G., che me l'ha raccontata.

L'aeroporto di Alessandria in Piemonte è situato appena oltre la circonvallazione urbana, accanto al camposanto. Tale vicinanza era additata ai visitatori e ai nuovi allievi, ed era tema di battute con umorismo scaramantico.

Il nome aeroporto è pretenzioso per un campo lungo 640 m, in erba, e col fondo non troppo levigato. A Sud il campo è limitato dagli edifici della periferia cittadina. Decollando in tale direzione si è esposti a rotori nei giorni di vento e, in ogni caso, alle probabili lamentele dei residenti e al rischio di essere colpiti dagli accidenti lanciati agli aerei troppo bassi. Per ambedue i motivi si evitava, se appena possibile, di decollare verso Sud. Verso Nord il terreno è sgombro, se si eccettua la solita linea ad alta tensione che sembra costituire un complemento ineliminabile di tutti gli aeroporti minori. Riuscire a vedere il borgo di Monte Castello, sulle colline che guardano la città da Nord-Est, è il metro sicuro per decidere se si può volare nonostante la foschia, una presenza abituale nella zona a causa dei vicini fiumi.



Gli hangar, una casetta prefabbricata in legno, una manica a vento, un quadrato segnali e le pompe carburante indicavano che quella distesa erbosa era disponibile ad accogliere aerei leggeri. Il traffico era limitato a quello turistico ed a quello istruzionale. Un bar/ristorante completava il tutto. Niente di diverso, insomma, dalla situazione che si può trovare in molti altri piccoli aeroporti. (nella foto l'a/m interessato)

“Analisi di un inconveniente” di G. Stretti

a cura di Michele Buonsanti

Non c'era del resto una giustificazione economica per un aeroporto meglio attrezzato.

Alessandria, la cittadina Piemontese situata nel triangolo formato alla confluenza della Bormida nel Tanaro, che a sua volta dopo un'altra serie di anse, confluisce nel Po, è ben collegata con strade e ferrovie. Nel centro, le antiche vie acciottolate e silenziose, le case gentilizie e abitazioni più umili, in alcune delle quali si riconoscono le antiche botteghe, riportano a tempi lontani. In autunno e in inverno le caratteristiche nebbioline le donano un fascino irrealistico: dietro ogni angolo sembra attendere una nuova scoperta. Nascosta sotto quest'aspetto riservato e un po' aristocratico, c'è una città laboriosa e benestante. Dall'alto è ben riconoscibile la cittadella a forma di esagono, appena fuori della cerchia urbana, sulla sponda sinistra della Bormida, costruita nel XVIII secolo a protezione della città e oggi monumento nazionale.

G. era un novello pilota: da poco conseguita la licenza, aveva al suo attivo non molto più di settanta ore di volo. All'aeroporto lo aspettavano due amici: avevano deciso di allontanarsi dalla pianura e andare a Genova con la scusa del pranzo, in realtà per provare l'emozione di scoprire dall'alto il mare della Riviera. Programmato da qualche tempo, il volo era un po' più impegnativo dei soliti giri locali: occorreva valicare gli Appennini, di solito coronati da nubi che imponevano la scelta tra infilarsi nelle valli o salire al di sopra, diretti al passo dei Giovi per poi tuffarsi nella valle seguendo l'autostrada e lasciando a destra il Santuario della Madonna della Guardia, quando l'aeroporto internazionale di Genova Sestri sarebbe già stato in vista.

Le condizioni meteo erano favorevoli....



Le condizioni meteo erano favorevoli. La giornata si prospettava bella: stranamente la visibilità nella pianura era buona, a Genova addirittura ottima con vento debole. L'unico elemento degno di attenzione era la copertura nuvolosa: Genova riportava strati e stratocumuli con coperture crescenti, che sarebbero rimaste nel pomeriggio.

“Analisi di un inconveniente” a cura di Michele Buonsanti

L'aereo era un Delta Robin DR400, aereo francese con motore da 160 CV elica a passo fisso e carrello fisso. La struttura in legno ricoperta da tela trattata gli conferisce grande leggerezza che ne esalta le prestazioni. Ad ala bassa, il Robin è caratterizzato dalle estremità alari piegate verso l'alto: disegno che gli dà ottima stabilità laterale e rende improbabile l'ingresso in vite. Aereo da addestramento iniziale, l'ampia superficie alare e il profilo stesso contribuiscono a dargli buone prestazioni in salita (è molto usato per il traino alianti) e in planata. Responsivo sui comandi è un aereo “facile” e gradevole da pilotare.

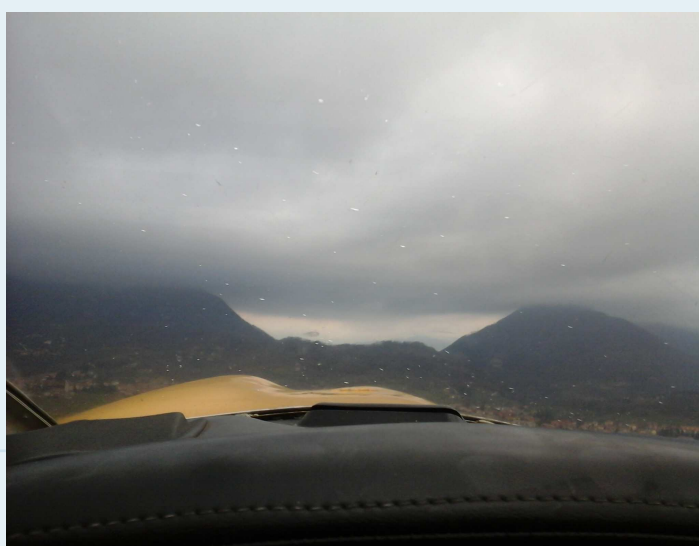


Già controllato e rifornito dai meccanici aspettava sul piazzale. Poco dopo si decollava. A Sud del Po s'iniziò a salire; seguì un breve slalom tra stratocumuli sino a livellare a 6.000 piedi. Sopra le nubi che coprivano gli Appennini, il blu ininterrotto del cielo si distendeva all'infinito. Poco dopo il passo dei Giovi, le nubi sui monti terminavano con un confine netto. Sotto il celeste del cielo, una striscia di blu più intenso: il mare, dava il benvenuto. La città di Genova si spiegava sul mare alla fine della valle del torrente Polcevera e si estendeva sino a Nervi; più a levante il promontorio di Portofino s'innalzava sul mare. La lunga pista di Genova, costruita su terreno di riporto a metri di distanza dal mare e parallela alla costa, era già in vista. Il vento al traverso che caratterizza l'aeroporto era assente. In un avvicinamento VFR, se autorizzati ad una base destra per pista 28, bisogna smaltire la quota senza raffreddare troppo il motore. Il problema fu risolto mantenendo il motore allegro e allungando il finale sul porto - non c'era traffico strumentale -. Il volo si concluse coll'ultimo tratto in volo planato, dopo aver sorvolato a quota di rispetto le gru dello stabilimento siderurgico, protese verso il sentiero. Qualche difficoltà al suolo per trovare il parcheggio sollecitò il benevolo aiuto della Torre.

“Analisi di un inconveniente” di G. Stretti

cura di Michele Buonsanti

Mentre pilota e passeggeri festeggiavano al ristorante dell'aerostazione, un fronte freddo si stava avvicinando dall'Elba. Si era alzato un po' di vento. Favoriti dall'instabilità che lo precedeva, gli stratocumuli sui monti erano cresciuti in altezza e si erano estesi. Ritornando verso l'aereo al parcheggio si poteva ben vedere che la situazione meteorologica era cambiata. Mentre sul mare il cielo era ancora pulito, sui monti rimanevano meno squarci liberi tra le formazioni. Per superare le nubi sarebbe occorso salire almeno a 4.000 piedi prima di attraversare la pista diretti a Nord, sempre in salita. Ciò non sembrava un problema, date le buone prestazioni di salita del Robin.



Decollati dalla pista 28 l'aereo continuò a fare quota lungo il braccio di sottovento sul mare; poi, ottenuta l'autorizzazione, sorvolò l'aeroporto a metà pista dirigendosi verso i monti. Il pilota aveva stimato che mantenendo il rateo di salita sarebbe riuscito a superare le nubi e portarsi "on top". Non si rendeva conto, per la scarsa esperienza, che la traiettoria effettiva dell'aereo è più piatta della linea di mira dal posto di pilotaggio.

La nube si avvicinava sempre più. Quasi all'improvviso l'aereo entrò dentro. Il parabrezza fu oscurato da un grigiore latteo, l'aria in cabina divenne più umida. L'assenza di turbolenza creava l'impressione di essere all'interno di un bozzolo d'ovatta. Il pilota ebbe la sensazione di essere entrato in una dimensione nuova e irreali. La percezione del moto era data solo dallo sfilacciarsi della nube sul parabrezza. Occorsero alcuni momenti perché si rendesse conto della mancanza assoluta di visibilità, una situazione cui non era preparato e che non sapeva se sarebbe stato in grado di gestire. Sapendo comunque di essere prossimo alla sommità della nube, d'istinto iniziò a tirare sulla barra per accelerare la salita, gli occhi spalancati nel vano tentativo di vedere fuori.

All'attenzione di tutti i piloti ...

Perché tutti siano al corrente quanto loro possa accadere

“Analisi di un inconveniente” di G. Stretti

a cura di Michele Buonsanti

L'improvviso suono dell'avvisatore di stallo lo riscosse, riportandolo bruscamente alla realtà: senza visibilità esterna, un primo rischio era di far stallare l'aereo in assetto inusuale, cui sarebbe seguita una spirale o una vite, il secondo, meno immediato, era di impattare contro i monti, nascosti dietro le nubi.

Gli automatismi assimilati con l'addestramento si attivarono: abbassare il muso per ridurre l'incidenza, mantenere le ali livellate con l'orizzonte artificiale, controllare la velocità.



La concentrazione necessaria per volare solo con gli strumenti era una nuova esperienza. Il tempo sembrava scorrere più lentamente, pilotare con gli strumenti diveniva sempre più faticoso. Quando lo sguardo si spostava al parabrezza, vedendo sempre la stessa gradazione di grigio, ritornava scontento agli strumenti. Più volte il pilota dubitò della sua capacità di riuscire a controllare ancora a lungo l'aereo. La tentazione di lasciarlo scendere sperando di uscire dalla nube era

forte, ma sotto c'erano le pendici dei monti e probabilmente non ci sarebbe stata sufficiente quota per richiamarlo prima del suolo. La consapevolezza che la vita dei due amici, più che la propria, dipendeva dalla sua capacità forniva nuove energie. Non doveva mancare. I passeggeri, invece, sembravano godersi il volo. “È questo il volo cieco?” chiese in quel momento uno dei due, cui l'altro fece subito eco: “Che bello! Non si vede proprio niente!”.



Quasi all'improvviso nella parte destra del parabrezza il grigio divenne sempre più chiaro, per dissolversi poi in uno squarcio di azzurro.

Una brusca virata portò l'aereo completamente fuori dalla nube; poco dopo anche il terreno era visibile.

....dubitò della sua capacità di controllare l'aeroplano.....

“Analisi di un inconveniente” di G. Stretti

a cura di Michele Buonsanti

L'aereo si trovava nella valle poco prima del Santuario della Guardia, e il verde dei monti, lo splendente azzurro del cielo e i piccoli cumuli lanuginosi in alto apparivano con colori nuovi e brillanti. Anche se il tempo era sembrato dilatarsi, il tutto era durato non più di uno o due, tre minuti al massimo. *Anni dopo quel pilota avrebbe letto che la Air Safety Foundation aveva condotto un esperimento su di un gruppo di piloti senza abilitazione strumentale ponendoli in condizioni IMC simulate. Dopo in media tre minuti, tutti avevano perso il controllo dell'aereo, impattando il suolo in uno schianto simulato. Allora non lo sapeva, ma si rendeva conto, già durante il volo di ritorno, di aver imparato molte cose. Aveva appreso in modo duro e diretto la necessità di "essere sempre davanti all'aereo" e di operare con un margine per rimediare agli errori. E, quando se ne commette uno, quanto sia importante che al primo errore non se ne facciano seguire altri. Aveva constatato che una situazione critica può essere gestita se si mantiene il controllo, e ne era stato capace.*

L'esperienza - dice il mio amico pilota - fu formativa e ricordata a distanza di anni. Riconosce peraltro che, anche se i propri errori insegnano molto, imparare da quelli degli altri è più efficiente e meno rischioso, e confessa di aver da allora cercato di seguire questo secondo metodo. Il resto del volo fu senza storia. Ristabilito il contatto visivo col terreno, fu facile procedere verso Alessandria, dopo aver lasciato a Est l'aeroporto di Voghera. Le colline di Monte Castello diedero il benvenuto da lontano e confermarono la posizione.

In atterraggio le gomme "bacciarono" il terreno erboso. I nostri eroi si fermarono al bar dell'aeroporto per le solite chiacchiere dopo il volo. I passeggeri erano euforici e dispensavano commenti entusiastici a chiunque fosse disposto ad ascoltarli.

Il pilota era silenzioso, compiaciuto dell'entusiasmo, ma distaccato da quei commenti banali. Non si potevano però lasciare senza risposta le domande più tecniche degli altri piloti: "Quant'era la visibilità? e il vento? e le nubi sui monti? Ti hanno dato qualche problema?". "Tutto bene, tutto OK, niente di speciale", risposi.



L'autore, ing. Giancarlo Stretti, pilota CPL/IR, è responsabile della scuola volo a motore a Valbrembo, Bergamo e istruttore PPL e VDS.

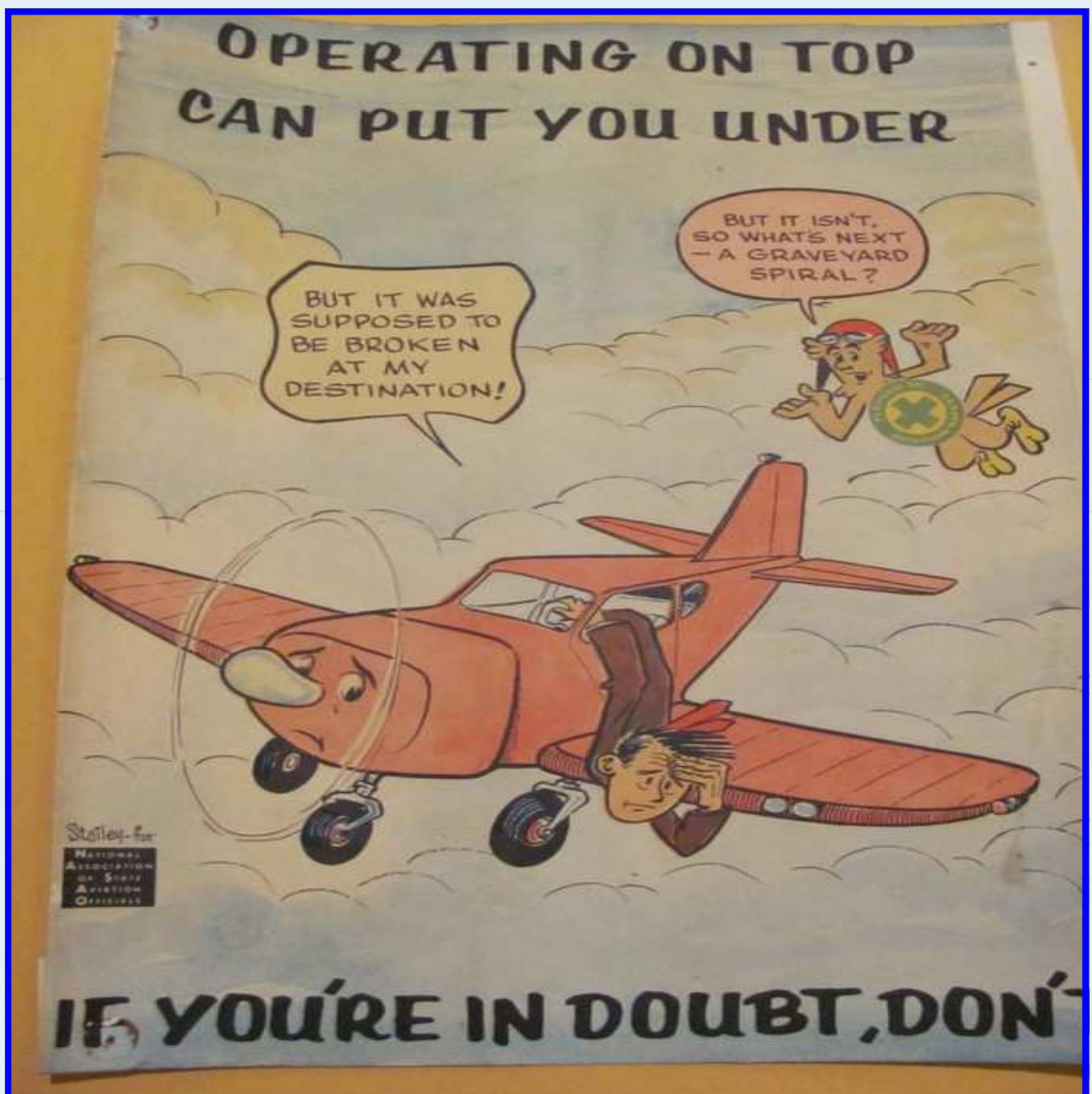
Ha pubblicato con l'editore IBN di Roma diversi titoli: "Il pilota PPL - Quiz Risolti e Commentati", "Il Pilota Privato - Guida teorico-pratica", "Il pilota VDS - Quiz Risolti e Commentati".

Referenze bibliografiche

a cura di Michele Buonsanti

In questo numero:

- 1- AA.VV.: Lezioni del 47° corso S.V., I.S.S.V. —S.M.A. , Roma, 2011
- 2- Gen. P. Valente: Elementi di Sicurezza del Volo, I.S.S.V., Roma, 2008
- 3-Col. E. Garettini: Il Fattore Umano, I.S.S.V., Roma, 2010
- 4- R. Trebbi: Teoria del volo, Edizioni Aviabooks, 2^ Ed., 2005
- 5- C.A.A.: CAP 1069 Preventing runway incursion in small aerodromes , www.caa.co.uk
- 6-Gasco Flight Safety, vol. 47, n° 4, 2012





Sicurezza del Volo

Aero Club d'Italia

Questo spazio vuoto è pronto ad accogliere i contributi che tutti noi vorremo portare alla valutazione, al dibattito ed alla diffusione delle nostre esperienze di volo, affinché tutti siano al corrente di quanto loro possa accadere.

“una volta che avrai volato, camminerai sulla terra con lo sguardo rivolto verso il cielo perché è là che vorrai tornare”

(Leonardo da Vinci)

Info per le collaborazioni



Il materiale costituente il contributo dovrà essere, preferibilmente, spedito per posta elettronica ai seguenti indirizzi:

michele.buonsanti55@gmail.com
caccia49@gmail.com
dir.gen@aeroclubitalia.it
filippo.conti@aeronautica.difesa.it

Contatti Telefonici:

Michele Buonsanti 3473530872
Filippo Conti 3201843395
Giulio Cacciatore 3293812718

L'auspicata partecipazione è aperta a tutti coloro vogliono contribuire, in qualsiasi forma, allo sviluppo dell'iniziativa. I contributi dovranno essere inviati sotto formato elettronico, preferibilmente files con estensione .docx. Le immagini che saranno contenute nei testi andranno inviate anche come files a parte con estensione .jpeg, oppure altro formato che consenta trasporto ed utilizzo successivo in altro documento. Non vi sono limiti alla estensione dei contributi i cui contenuti, rappresenteranno il punto di visto dell'autore proponente. Nessuna forma di rimborso è prevista per la partecipazione all'iniziativa. Gli articoli pubblicati sono, altresì, divulgabili citandone sempre e comunque la fonte.

La sicurezza non è quello che l'organizzazione ha ma, quello che l'organizzazione fa.

(E. Hollangel)