

## Code of Good Practice per tutti i piloti di aeromodelli

### Promemoria in breve

#### Code of Good Practice



#### I piloti di aeromodelli...

1.	sono assicurati correttamente e rispettano le disposizioni legislative
2.	ispezionano i loro aeromodelli, i trasmettitori e le batterie prima di recarsi sul campo di volo
3.	sono in buone condizioni mentali e fisiche quando si recano sul campo di volo
4.	salutano gli altri piloti sul campo di volo e partecipano al briefing
5.	prima della partenza studiano il campo di volo e i dintorni, nonché le restrizioni dello spazio aereo
6.	fanno un controllo prima del primo volo e sono preparati per le situazioni di emergenza
7.	praticano uno stile di volo sicuro senza mettere a rischio gli altri e non si sopravvalutano
8.	comunicano tra di loro durante il volo e segnalano i movimenti nei dintorni
9.	informano i piloti e gli spettatori sui rischi e sul corretto comportamento
10.	atterrano in modo sicuro e tempestivamente prima di perdere la concentrazione, e si comportano in ogni occasione con responsabilità

#### ... seguono questi consigli!

I piloti di aereomodelli si comportano in modo rispettoso e accettano le altre persone, sono corretti ed esemplari nei rapporti con il regno animale e vegetale.

### Spiegazioni/altri consigli

#### 1. Autorizzazione e assicurazione

I piloti di aereomodelli sono assicurati correttamente in ogni situazione e con ogni modello e conoscono le condizioni e le disposizioni legislative

- I soci del SMV/FSAM portano sempre con sé la tessera di membro dell'aereoclub (elettronica o di carta).
- Nel caso in cui altre persone vengano autorizzate al volo, cio' puo' avvenire soltanto mediante presentazione di un attestato di assicurazione.
- I grandi aereomodelli oltre il limite legale svizzero di 30 kg. sono controllati in base alle disposizioni della navigazione aerea ed è necessario avere sempre con sé i relativi documenti.

- E' possibile volare solo nelle località consentite, previa osservanza delle disposizioni legislative, in base all'"Ordinanza del DATEC sulle categorie speciali di aeromobili" (OACS), solo con contatto visivo, in zone di controllo attive (CTR) solo fino all'altezza massima di 150 m., nel raggio di 5 Km. da un campo di volo solo con autorizzazione, da un grande gruppo di persone con 100 m. di distanza.
- Le aeree protette devono essere rispettate.

## 2. Condizioni del modello e pilotaggio

**Sul campo di volo i buoni piloti di aereomodelli utilizzano modelli in condizioni perfette, come anche telecomandi e accumulatori in buone condizioni e carichi**

- La curva di scarica delle batterie è estremamente ripida nella zona della tensione minima. Perciò, per principio, un accumulatore con un livello di carica incerto deve essere considerato "scarico".
- Accumulatori LiPo gonfiati o danneggiati meccanicamente non dovrebbero essere piu' usati.
- Idealmente si dovrebbero caricare al massimo gli accumulatori del trasmettitore e del ricevitore prima di ogni giornata di volo. L'autoscarica può causare seri problemi.
- Prendere sempre sul serio i problemi tecnici, che devono essere sempre controllati e riparati prima di recarsi sul campo di volo: vibrazioni o strani rumori dei servo, timoni rigidi, "effetti strani" nel settore di comando, crepe in punti importanti di incollaggio ecc. dovrebbero essere preventivamente esaminati e riparati a casa. Tutto il resto può rappresentare un grave rischio per l'aeromodello e per la sicurezza.
- Quanto più l'aeromodello è pesante e veloce, tanto più ridotte sono le tolleranze ammesse.
- Controllare la propulsione (motore, elica, fissazione dell'impeller e della turbina). Le impostazioni delle fail-safe sono corrette? La propulsione si spegne in caso di perdita del segnale del trasmettitore?
- Fanno parte di un controllo completo anche gli ausili esterni (verricello, elastico per il decollo, estintore, catapulta ecc.).

## 3. Condizioni del pilota

**I piloti di aeromodelli sono in buone condizioni mentali e fisiche quando si recano sul campo di volo.**

- In caso di limitata capacità di concentrazione (malattia, problemi mentali) non si dovrebbe volare.
- La capacità di concentrazione è limitata anche dopo una notte di festa o un pasto abbondante con alcool.
- In estate berretto e occhiali da sole sono un obbligo.
- Per chi non vede piu' bene: procurarsi degli occhiali da vista o cambiare hobby!
- I piloti bevono birra, vino o simili solo dopo il volo, durante la grigliata o le riunioni periodiche.
- Chi non si sente bene o è malato non vola.

## 4. Comportamento sul campo di volo

**I piloti di aeromodelli salutano gli altri piloti sul campo di volo e partecipano al briefing**

- I piloti salutano i presenti sul campo di volo.
- Se sono ospiti su un altro campo di volo si presentano.
- Su campi particolarmente grandi (soprattutto per il volo sulla collina) un contatto attivo fra tutti i piloti presenti è indispensabile. L'obbligo è sempre dell'ultimo pilota arrivato.
- Se volano diversi piloti, è necessario discutere il comportamento in volo o organizzare un briefing nonché la comunicazione del decollo e dell'atterraggio, di flybys, di figure e della posizione dei piloti.

## 5. Comportamento nello spazio di volo

**I piloti di aereomodelli studiano prima del decollo ogni pista di volo e i dintorni**

- Dov'è la zona di volo permessa?
- Quali aree devo evitare?
- Quali ostacoli magici sono da tener presenti in particolare?
- Dove si trovano gli altri piloti?
- Dove potrebbero trovarsi degli spettatori o dei passanti?
- Quali punti sull'orizzonte marcano la direzione prolungata dell'asse di volo?
- Dove posso atterrare senza mettere in pericolo nessuno, se il motore si spegne durante il volo, se devo effettuare un atterraggio di fortuna con l'aliante, e non riesco più a raggiungere la pista in modo sicuro?
- Com'è la situazione dei venti e della visibilità?

## 6. Controlli prima del decollo

**I piloti pensano in anticipo, controllano completamente l'aereomodello prima del primo volo della giornata e sono preparati ad eventuali situazioni di emergenza.**

- Prima dell'assemblaggio controllo di tutti i pezzi: in particolare i collegamenti e le spine elettriche, nessun pezzo staccato, nessuna incollatura staccata ecc.
- Dopo l'assemblaggio controllo di tutti i fissaggi e la corretta direzione di superfici, timoni ecc.
- Sul trasmettitore è attiva la corretta memoria per il modello e le condizioni di volo?
- L'accumulatore del trasmettitore e l'accumulatore del ricevitore hanno ancora una carica sufficiente?
- Modelli con motore a combustione: nel serbatoio c'è ancora carburante sufficiente per un altro volo? Lo stato di carica della batteria è sufficiente?
- Funzioni di comando e di commutazione: **l'input di un comando sul trasmettitore produce sul modello l'ordine corretto nella corretta direzione?** Con controlli veloci e superficiali spesso non ci si accorge che il timone gira in direzione contraria.
- Controllo del funzionamento del comando, compresi il verricello per il decollo, il gancio da traino, il carrello di atterraggio, il portello ecc. Attenzione: i servo non devono mai arrivare fino all'arresto con un ronzio sordo.
- Accendere il motore solo dove e quando un'eventuale disfunzione non possa mettere in pericolo persone od oggetti.
- Prima del decollo: dove posso atterrare senza mettere in pericolo nessuno, se subito dopo il decollo il motore si spegne, il cavo di traino si rompe ecc.?
- A quali ostacoli devo fare attenzione durante il volo di avvicinamento?
- Dove posso deviare in modo sicuro, se qualcuno attraversa la pista durante l'avvicinamento finale?
- Se si riesce a controllare un aeromodello solo a fatica, in caso di dubbio: la sicurezza ha la priorità – un aeromodello che ha subito un atterraggio di emergenza si può sostituire.

## 7. Sicurezza durante il volo

**I piloti di aereomodelli praticano uno stile di volo sicuro senza mettere in pericolo sé stessi o terzi**

- In caso di dubbio, sorvolare sempre gli ostacoli come alberi, edifici, colline ecc. Volare "in primo piano" è sicuro solo con una differenza di distanza chiaramente definita!
- In caso di dubbio, anche in aria: non far mai volare diversi aeromodelli uno dietro l'altro – la collisione è quasi certa.
- Nel caso in cui stiano volando diversi aeromodelli: i piloti si incontrano e comunicano le loro intenzioni. Se è possibile, suddividere lo spazio di volo tra gli aeromodelli. Ancora meglio sarebbe disporre di un "controllore dello spazio aereo", che aiuti nella coordinazione.
- L'ultima fase del volo di avvicinamento deve essere sempre in linea retta nella direzione della pista. Solo così l'aeromodello rimane sulla pista anche dopo l'impatto, senza rischio per chi si trova nelle vicinanze. Per i grandi aliante o gli aeromodelli particolarmente veloci, spesso è troppo tardi per correggere l'asse di avvicinamento negli ultimi metri.
- Nella direzione del decollo non ci dovrebbero essere né modelli, né persone. Un modello di cui si sta per perdere il controllo può essere molto pericoloso. Attenzione in caso di cambiamento del vento o della direzione di volo.

## 8. Sicurezza grazie alla comunicazione

### I piloti di aereomodelli comunicano durante il volo e segnalano ai collegni manovre e figure

- Comunicare a voce alta e chiara le proprie intenzioni ai piloti e agli spettatori nelle vicinanze.
- Le seguenti comunicazioni standard sono il minimo indispensabile:
- **Attenzione: decollo!**
- **Attenzione: sto per atterrare!** (non appena l'aeromodello si avvicina alla virata di atterraggio)
- **Attenzione: sono in avvicinamento!** (non appena l'aeromodello è stabilizzato in avvicinamento finale)
- **Attenzione: atterraggio di emergenza! Sgombrare la pista!** (per es. dopo un guasto al motore)
- Comportamento delle altre persone: in generale è necessario liberare la pista per gli aeromodelli che stanno atterrando.
- Lasciare gli aeromodelli parcheggiati ai bordi della pista provoca grande stress, specialmente nei piloti meno esperti.
- La responsabilità di un aeromodello a terra è sempre della persona che lo ha lasciato o lo ha guidato fin lì.

## 9. Comportamento esemplare

### I piloti di aereomodelli informano i piloti e gli spettatori dei rischi e indicano loro il comportamento corretto

- I piloti apprezzano la critica costruttiva, in cui errori o comportamenti scorretti possono essere discussi collegialmente, con lo scopo di migliorare il comportamento in questione e di evitare contrattempi futuri. Incidenti o contrattempi interessano noi tutti.
- Comunicare agli spettatori, sempre benvenuti, in modo gentile e cordiale quali sono gli spazi in cui possono rimanere in sicurezza.
- Ammonire cortesemente, ma con decisione, gli spettatori che, nonostante tutto, si mettono in situazioni di pericolo.

## 10. Comportamento responsabile

### I piloti di aereomodelli non sopravvalutano sé stessi e le loro capacità di volo; atterrano prima che la concentrazione diminuisca e si comportano in ogni occasione in modo responsabile.

- Esercitarsi su delle nuove figure solo a distanza di sicurezza dalla pista, dai piloti e dagli spettatori.
- Pianificare per tempo l'atterraggio con tempo sufficiente per le virate, considerare che puo` non funzionare la prima volta.
- In caso di dubbio è meglio chiedere aiuto in anticipo ad un collega esperto e non essere troppo orgogliosi per domandare.
- 

Index	
21.3.2022	Adattamento della versione valida dal 2011
1.1.2023	Adattamento al nuovo OACS