



Di seguito vengono riportate delle raccomandazioni e best-practices relative agli aerei del club e al loro utilizzo.
Il rispetto delle check-list ufficiali è imperativo e condizione base.
Quanto riportato si intende a complemento e in aggiunta alla check-list dell'aereo.

DATA

COGNOME E NOME

FIRMA

PRIMA DELLO START-UP**FUEL**

<input type="checkbox"/> Rifornimento	Il rifornimento di carburante (AVGAS) è compito del PIC, il quale provvederà a farlo riempire prima di ogni volo con un quantitativo sufficiente a coprire il volo e le necessarie riserve. Mai assumersi rischi! Al rientro dell'aereo in hangar NON deve essere fatto il pieno, in quanto sarà il prossimo pilota a deciderne il quantitativo nel rispetto dei minimi e del W&B. Il formulario FUEL di LASA deve essere messo in bucalettere, indicando nome del PIC.
<input type="checkbox"/> Fuori campo	I rifornimenti fuori campo sono a carico del PIC, che dovrà saldare l'importo in loco (non è ammesso invio di fatture al GVML). Al rientro allegnerà il giustificativo del rifornimento al rapporto di volo (bucallettere) evidenziando sul giustificativo Nome del PIC e Litri effettuati, che saranno poi rimborsati tramite fattura di fine mese ad un costo al litro corrispondente a quello fatturato a Lugano da LASA. Eventuali differenze (a favore o sfavore) rimangono a carico del PIC.
<input type="checkbox"/> Indicatori	Sui Cirrus gli indicatori "analogici" risultano poco affidabili, soprattutto nelle parti basse della scala. Risultano molto più precisi quelli nell'Avydrine. Si suggerisce pertanto sempre di basarsi sulle "tacche" presenti in ogni serbatoio (valore conosciuto con precisione) e da qui aggiungere il quantitativo necessario. Riportando questo valore come "Initial fuel" su Avydrine dopo ogni rifornimento, si avranno indicazioni più affidabili tramite Avydrine.

PRENOTAZIONE AEREI

<input type="checkbox"/> Account	Ad ogni pilota o candidato pilota del GVML viene assegnato un account, tramite il quale poter effettuare la prenotazione dell'aereo (link sul sito). User e password sono personali e non devono essere comunicate a terzi.
<input type="checkbox"/> Prenotazione	Le prenotazioni devono di principio essere effettuate da parte del PIC o dal Candidato PIC. Nel caso di prenotazioni per voli di familiarizzazione o di controllo con un istruttore, è sempre il pilota che deve effettuare la registrazione, indicando in aggiunta il nominativo dell'istruttore, nello spazio appositamente previsto. Indicare sempre le intenzioni o destinazione.
<input type="checkbox"/> Numero e durata prenotazione	Le prenotazioni devono rispettare le regole descritte nel Regolamento d'uso (disponibile sul sito GVML) e devono in ogni caso essere fatte con il buon senso, sia in termini di numero (prenotazioni contemporanee) che di durata. Il Comitato potrà concedere un certo livello di flessibilità, ma andranno evitati abusi, nel rispetto anche degli altri piloti che volessero volare.
<input type="checkbox"/> Annullamento o anticipazione	Nel caso di annullamento del volo il pilota dovrà annullare il prima possibile la registrazione dal sistema di prenotazione aerei, al fine di dare opportunità ad altri. Analogamente si chiede una maggior precisione nell'indicare le fasce orarie di riservazione (evitare per esempio di riservarlo fino alle 16:00 se si sa già che si rientrerà verso le 14:00).

PRIMA DEL TAXI

<input type="checkbox"/> Parcheggio aereo sul piazzale	Quando si tira fuori il primo aereo, metterlo lontano dal portone per facilitare l'uscita del secondo aereo. Se c'è posto parcheggiare gli aerei all'interno della riga rossa. Nel caso si volesse lasciare un aereo parcheggiato fuori, mettersi d'accordo con i "rampers" in quanto potrebbero aver bisogno del posteggio, in quanto già riservato per altri aerei. Infine, in partenza, posizionare l'aereo in modo che il flusso dell'elica non soffi contro i portoni (sporizia in hangar).
<input type="checkbox"/> Controllo freni	Nella parte interna della Main Landing Gear sono posizionati degli "sticker" blu con al centro un quadrato "bianco". Prima di ogni volo è necessario controllare che tale quadrato sia "bianco". Nel caso lo si trovasse "nero" si deve rinunciare al volo e avvisare l'addetto ai velivoli (probabile surriscaldamento avvenuto nel precedente atterraggio).
<input type="checkbox"/> Controllo olio	L'olio nel motore deve essere controllato imperativamente prima di ogni volo. Il contenuto non deve essere inferiore ai 6 "quarts". Tenere in considerazione che a motore caldo il livello segnalato è più basso in quanto parte dell'olio è distribuito. Ideale sarebbe effettuare il controllo al mattino. Evitare d'altra parte di riempirlo troppo, in quanto l'olio in eccesso verrebbe espulso all'esterno con conseguente spreco e imbrattamento della fusoliera.



Di seguito vengono riportate delle raccomandazioni e best-practices relative agli aerei del club e al loro utilizzo.
Il rispetto delle check-list ufficiali è imperativo e condizione base.
Quanto riportato si intende a complemento e in aggiunta alla check-list dell'aereo.

<input type="checkbox"/> Chiusura porta	La chiusura delle porte è un aspetto talvolta problematico. Vi è il rischio che se non chiuse in modo corretto rimanga uno spiraglio (di per sé non pericoloso). Il miglior modo per chiudere la porta è posizionarsi indietro con il sedile del PIC, accertarsi che il meccanismo di chiusura sia aperto e tirare la porta verso di sé in modo deciso (ma senza sbatterla). Nel caso la porta non si chiudesse e il meccanismo risultasse schiacciato, sono disponibili degli altrezzi per radrizzare la leva.
<input type="checkbox"/> Chiavi	Le chiavi dell'aereo rimangono sempre sull'aereo. Su altri aeroporti, le porte vanno sempre chiuse a chiave. Dal mazzo viene staccata la sola chiave di apertura/chiusura porte, lasciando il mazzo di chiavi sull'aereo. In caso di smarrimento è possibile prendere la chiave di emergenza. Una seconda copia di tutte le chiavi si trova inoltre nella valigetta.
<input type="checkbox"/> Schede aereo	Sono state preparate diverse Schede relative all'aereo (dati aereo, fasi volo, FMC, ecc.) che si trovano dietro al sedile del passeggero anteriore, raggiungibile anche dal PIC.
<input type="checkbox"/> Documenti aereo	Verificare che tutti i documenti obbligatori dell'aereo siano presenti (nella mappetta che si trova nello spazio gambe del passeggero anteriore), compreso quello della copertura assicurativa. Si rammenta che sul sito, nella parte interna riservata ai soci, sono riportate tutte le coperture previste.
<input type="checkbox"/> Pompa aspirante stall warning	Su ogni Cirrus è disponibile nella porta del baule una pompetta per verificare lo stall warning durante il preflight check. Si rammenta che il test va effettuato aspirando l'aria dal foro presente sull'ala (mai soffiare aria dentro il foro).
<input type="checkbox"/> Pressione gomme	Verificare sempre la pressione delle gomme. In caso di dubbi è disponibile un kit per la misurazione e per il gonfiaggio (chiedere informazioni all'addetto dei velivoli).
<input type="checkbox"/> Controllo generale pre volo	Prima di accendere e spostare l'aereo il PIC deve fare un controllo completo dell'aereo (interno, esterno, fusoliera, antenne, ecc.) e verificare che non vi siano danni di qualsiasi natura, rotture, crepe, nuovi graffi su fusoliera o sue parti, danni alle ali, alle luci o altre componenti. Nel caso si riscontrasse dei danni il PIC deve informare immediatamente l'addetto ai velivoli e inviargli una foto, scaricandosi della responsabilità.
<input type="checkbox"/> In-Out aerei (hangar)	L'operazione di entrata e uscita degli aerei dall'hangar è molto delicata. Si richiede la massima attenzione ad ogni angolo o incrocio fra gli aerei, con le pareti e le porte dell'hangar. La regola più importante è quella di muovere l'aereo sempre molto lentamente in modo da avere il tempo di verificare costantemente tutti gli angoli. Il telecomando portatile offre proprio questo vantaggio. Nel caso vi fosse un passeggero o altro pilota disponibile, chiedere sempre la collaborazione nel verificare lo spostamento. Per terra sono indicate delle linee colorate da seguire in modo preciso, che facilitano le manovre degli aerei.
<input type="checkbox"/> Accensione aereo	L'accensione degli aerei è influenzata da diversi fattori, fra cui la temperatura esterna, come anche quella del motore. Si raccomanda di seguire in modo preciso e rigoroso la checklist di ogni aereo, studiata dal costruttore proprio per massimizzare le chance di accensione. Oltre alla procedura normale (prima accensione del giorno), sono previste altre procedure come: "Warm start" (con motore già caldo e indicativamente da applicare con temperatura dell'olio motore inferiore ai 100°F), "Hot Start", sempre con motore caldo, ma temperatura olio motore superiore ai 100°F e "Cold Weather operation" (con temperature esterne inferiori ai -7°C). Maggiori dettagli sulle procedure sul POH e anche sulle Schede dell'Aereo.

DOPO LO START-UP

DURANTE IL TAXI

<input type="checkbox"/> Taxi e RPM	Taxi di principio e dove possibile max 1'000 RPM. L'utilizzo dei freni limitato allo stretto necessario, per poi usare il timone non appena si prende velocità.
<input type="checkbox"/> Check magneti	Nella fase di check dei magneti durante il run-up (secondo checklist) si suggerisce di verificare anche che tutti i valori di EGT, quando è attivo un solo magnete, aumentino. In caso negativo è opportuno interrompere il volo e avvisare immediatamente l'addetto ai velivoli (che effettuerà le opportune verifiche con il meccanico).

IN VOLO

<input type="checkbox"/> CAPS available	Come previsto dalla Cirrus, ricordarsi che dopo il take-off, in caso di engine failure, è disponibile e suggerito l'utilizzo del CAPS a partire dai 400-500 ft AGL e fino ai 2'000 ft AGL (nel caso di Lugano significa in un range tra i 1'350 e i 2'950 MSL ca.). 400 ft rappresenta la "demonstrated loss of altitude" e 500 ft la "recommended response for CAPS immediately" secondo check-list.
---	---



Di seguito vengono riportate delle raccomandazioni e best-practices relative agli aerei del club e al loro utilizzo.
Il rispetto delle check-list ufficiali è imperativo e condizione base.
Quanto riportato si intende a complemento e in aggiunta alla check-list dell'aereo.

<input type="checkbox"/> Check Take-Off	Durante il take-off non dimenticare di verificare il fuel flow (17-18 USG/h per SR20 e 37-38 USG/h per SR22 TN). In caso di insufficiente FF al Take-Off abortire il volo. Analogamente verificare i valori dei CHT (temperature dei cilindri) che non superino i 380°F, max 400°F; in caso di superamento abbassare il "nose" per aumentare la velocità. Da ultimo tenere controllata la Manifold Pressure, in particolare nel SR22 TN, dove in caso di superamento dei 29.6 mmHg per più di 1 minuto, si raccomanda di ridurre la potenza per riportare la MAP a valori normali.
<input type="checkbox"/> Schema fasi volo (scheda)	Nella "Scheda fasi volo" sono riportate in modo semplificato delle "configurazioni" standard (Power vs Fuel Flow), facili da applicare, soprattutto per le fasi di Cruise, al posto della complicata procedura di Leaning.

DOPO VOLO

<input type="checkbox"/> Parcheggio aereo	In arrivo non rullare davanti ai portoni facendo un 180° (sporcizia in hangar), posteggiare con prua sud, spegnere e manovrare l'aereo tramite trattorino o a mano. Posteggio temporaneo al di fuori della riga rossa accettata per rimettere gli aerei in hangar.
<input type="checkbox"/> Curve adagio	Le gomme degli aerei sono studiate per sopportare forti pressioni longitudinali, ma per contro risultano molto più delicate a fronte di pressioni laterali. Per tale ragione si raccomanda di effettuare le virate (durante il Taxi) a bassa velocità.
<input type="checkbox"/> Spegnimento SR22 TN	A fronte di brevi tratte di taxi dopo l'atterraggio, prima di spegnere il SR22 TN lasciare girare il motore al minimo per 1-2 minuti.
<input type="checkbox"/> Pulizia esterna aereo	Dopo ogni volo l'aereo deve essere pulito utilizzando di principio gli appositi prodotti previsti e disponibili in hangar; almeno i vetri (spruzzatore rosa) e tutti i bordi di attacco (ali, timoni, fairing, elica, ecc.). Nel caso un pilota trovasse l'aereo particolarmente sporco (vetri in particolare) è invitato a segnalarlo tramite email al pilota che l'ha utilizzato precedentemente, mettendo il Comitato in CC. Evitare di spruzzare prodotti sui bordi di attacco predisposti per il de-ice del SR22 TN.
<input type="checkbox"/> Pulizia interna aereo	Anche internamente l'aereo deve essere lasciato come è stato trovato, pulito, verificare che non vi sia nessun oggetto personale (cavi, occhiali, carte o altro) in tutte le parti dell'aereo. Allacciare le cinture su ogni sedile e controllare che nel baule sia tutto ordinato (ev. contenitori vuoti di olio o carta usata vanno buttati nel cestino).
<input type="checkbox"/> Pitot cover e tappi prese aria	Mettere sempre il copri pitot e i tappi per le prese d'aria dopo ogni volo, anche in hangar.
<input type="checkbox"/> Ufficio C	Dopo ogni volo a Lugano passare sempre all'ufficio C per confermare il nome del Pilota e il numero dei Passeggeri.