

Aero Club d'Italia



Manuale Esaminatore di Volo

Corso VDS - Volo a Motore Ala Fissa



FEM VM MAAF 2602 0

Febbraio 2026

FEM VM MAAF 2602 0

Aero Club D'Italia

Ente di Diritto Pubblico non Economico

Via Cesare Beccaria 35/A

00196 Roma

Codice Fiscale 80109730582 [Http://www.aeci.it](http://www.aeci.it)

Membro della FAI (Fédération Aéronautique Internationale)

Membro dell'EAS (Europe Air Sports)





**MANUALE
ESAMINATORE DI VOLO (FEM-VDS)**

MODULO ALA FISSA

CONTENUTI DELLA PRESENTE PUBBLICAZIONE

Codice	Oggetto	Rev.	Data
FEMVMMAAF26020	Introduzione al manuale	0	Febbraio 2026
	FEM - Esame Attestato	0	Febbraio 2026
	FEM - Esame Abilitazione al Trasporto passeggero	0	Febbraio 2026
/CLEAT02602	Checklist d'esame per il conseguimento dell'Attestato di pilota	0	Febbraio 2026
/CLEBP02602	Checklist d'esame per il conseguimento dell'Abilitazione al Trasporto passeggero	0	Febbraio 2026

Codice	Revisione	Note di rilascio
FEMVMMAAF	2602 0	Primo rilascio
/CLEAT	2602 0	Primo rilascio
/CLEBP	2602 0	Primo rilascio

CODICE IDENTIFICATIVO DOCUMENTO

Codice

Il codice identificativo del presente documento è così composto:

Tipo	Ambito	Classe	Tipo	Data	Revisione
FEM	VM	MA	AFT	2602	0

Tipo: FEM Manuale dell'Esaminatore di Volo (*Flight Examiner Manual*)

Ambito: VM Volo Motore / **Classe:** MA Multi assi / **Tipo** AFT Ala Fissa Terrestre

Data: Anno e mese 2602 (Febbraio 2026) **Revisione:** 0 (Zero)

Sottocategoria

Le sottocategorie, identificate mediante il prefisso “/”, si riferiscono a moduli documentali specifici (es. checklist), i quali possono essere oggetto di revisione autonoma senza comportare la revisione dell'intero documento principale.

A scopo esemplificativo:

Tipo	Ambito	Titolo	Data	Revisione
CL	E	AT	2602	0
CL	E	BP	2602	0

Tipo: CL Checklist / **Ambito:** E Esame / **Titolo:** AT Attestato BP Abilitazione biposto

Data: Anno e mese 2602 (Febbraio 2026) **Revisione:** 0 (Zero)

DISPONIBILITA'

La presente pubblicazione ed eventuali successive revisioni sono disponibili pubblicamente sul sito di AeCI [Http://www.aeci.it](http://www.aeci.it)

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	--	--

FEM-VDS – MULTIASSI ALA FISSA

1. INTRODUZIONE

L'evoluzione tecnica che il VDS a Motore ha vissuto dagli anni della istituzione della Legge 106/1985 ad oggi è innegabile. Da modelli di produzione semi-artigianale, con limiti operativi che li relegavano ad attività di navigazione in prossimità del campo di volo, si è giunti ad aeromobili complessi le cui prestazioni consentono trasferimenti significativi con le stesse modalità e lo stesso utilizzo degli Spazi aerei impegnati dei tradizionali aeromobili di Aviazione Generale equipaggiati con motori alternativi.

La didattica del volo VDS non ha oggettivamente seguito le dinamiche del progresso tecnico-costruttivo e prestazionale, ed è sostanzialmente ferma alle impostazioni date dal DPR 133/2010 e dei coevi Regolamenti Didattici.

Migliorare, nei limiti del vigente quadro normativo, la formazione al volo VDS non significa snaturarlo. La sfida attuale è procedere verso una standardizzazione formale che, pur preservando l'essenza e l'agilità della disciplina, ne modernizzi l'architettura. In quest'ottica, l'adozione di un template ispirato alla licenza EASA non è un mero esercizio burocratico, ma una scelta strategica fondamentale.

L'impiego di un modello standardizzato per i titoli VDS, simile a quelli adottati da EASA, sarà una parte fondamentale al raggiungimento di quella logica continuità che deve esistere tra i vari modi di declinare il volo non commerciale.

Così, procedendo dal modello più semplice al più completo, la didattica per il VDS deve essere parte di questo sistema, che aggiungendo "parti" e senza soluzione di continuo, giunge alle qualificazioni maggiori attraverso un percorso omogeneo senza quella "ghettizzazione" che fino ad oggi ha sofferto il sistema VDS.

E' il percorso che AeCI ha intenzione di perseguire attraverso la riforma del DPR 133/2010 e i correlati Regolamenti didattici, per dare ulteriori possibilità a chi si forma presso le Scuole VDS, come il riconoscimento di crediti formativi (più facili da ottenere se il percorso è omogeneo con gli standard EASA) e la standardizzazione dei titoli di volo sotto l'unica denominazione di "Licenza".

In conclusione, la standardizzazione che si intende perseguire, lungi dall'essere una minaccia all'autonomia del VDS, sarà il ponte necessario per valorizzare l'esperienza del pilota sportivo, garantendo che le ore di volo e le competenze acquisite abbiano un peso oggettivo nel panorama aeronautico generale.

Punto nodale del percorso qui delineato è la figura dell'Istruttore Esaminatore. Questo Manuale dell'Esaminatore intende essere una guida coerente con i principi di standardizzazione enunciati.

L'obiettivo è quello di raggiungere una uniformità di comportamento che diventa un patrimonio di professionalità dell'intero sistema.

Adottare standard più vicini al modello europeo serve ad elevare la qualità della relazione umana e professionale durante l'esame, evitando irrigidimenti nel rapporto esaminatore-allievo. Come sottolineato dal manuale FEM di EASA, l'esaminatore non deve essere un giudice distaccato, ma un facilitatore che ha il compito di creare un ambiente professionale e non intimidatorio.

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	--	--------------------------

Questo nuovo atteggiamento deve poggiare su cinque pilastri fondamentali:

1.1 Empatia e Rispetto del Profilo

L'Esaminatore deve calibrare il proprio approccio in base all'esperienza del candidato. Che si tratti di un primo attestato o di un'abilitazione al biposto, la valutazione deve essere rigorosa ma **mai accusatoria**, tenendo conto che ci interfacciamo con piloti che stanno costruendo la propria esperienza.

1.2 Comunicazione e Briefing Bilanciato

Dobbiamo scardinare la dinamica della 'sfida' unilaterale. Durante il briefing, è essenziale che il candidato si senta libero di porre domande. Il clima deve essere quello di una **collaborazione professionale**, dove la chiarezza degli obiettivi elimina l'ansia da prestazione inutile.

1.3 L'Esaminatore nel "Role-Play"

Durante la prova in volo, l'esaminatore non deve porsi come un passeggero inerte, ma come parte integrante della prova. Tuttavia, deve evitare un atteggiamento narcisistico: l'obiettivo è valutare il candidato, non esibire le proprie doti tecniche con manovre superflue o "acrobatiche" che finiscono solo per mettere a disagio chi è sotto esame. La presenza dell'esaminatore deve servire a ricreare scenari realistici, garantendo che il focus rimanga sempre sulla gestione delle risorse da parte del candidato e mai sulla performance personale dell'esaminatore.

1.4 Flessibilità e Contesto

La valutazione non può prescindere dall'ambiente. Viene richiesto all'esaminatore di saper distinguere tra un errore di pilotaggio e l'effetto di condizioni esterne (turbolenza) o dei limiti tecnici della macchina, applicando una **giusta tolleranza** basata sul buon senso aeronautico.

1.5 Il Debriefing come Strumento di Crescita

La prova non termina con un "promosso" o "bocciato", ma con una **discussione facilitata**. Il debriefing non deve essere un monologo di critiche, ma un momento costruttivo per evidenziare i punti di forza e analizzare le debolezze. Anche in caso di esito negativo, l'esaminatore deve agire come una guida, fornendo raccomandazioni precise per l'addestramento futuro.

In ultima analisi, a conclusione dell'esame sia l'Esaminatore che i candidati, che l'intero Team didattico della Scuola dovrebbero trarre un concreto vantaggio da questa esperienza condivisa.

L'esaminatore deve essere un docente di alto profilo, capace di valutare con oggettività ma anche di ispirare fiducia e sicurezza.

2. Obiettivo e Filosofia dell'Esame

L'airmanship (arte del volo/capacità di pilotare) è la combinazione di abilità, giudizio, disciplina e consapevolezza situazionale che permette a un pilota di controllare un aereo in modo esperto e

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
---	---	--------------------------

sicuro, bilanciando gli obiettivi di volo con la sicurezza, attraverso una preparazione meticolosa, la comprensione del fattore umano e ambientale, favorendo così un miglioramento continuo delle competenze e abilità.

Elementi chiave dell'airmanship:

- Giudizio e decisioni: Esercitare un giudizio informato per prendere decisioni efficaci in situazioni complesse.
- Consapevolezza situazionale (Situational Awareness): saper considerare nel suo insieme: l'ambiente circostante, la meteo, l'aereo, se stessi, e le possibili/probabili criticità connesse.
- Abilità tecniche : Padronanza dei controlli di volo e dei principi aerodinamici, anche in situazioni marginali e/o inusuali.
- Disciplina e preparazione: Pianificazione meticolosa del volo, rispetto delle procedure, gestione dello stress e autocontrollo.
- Conoscenza e competenza: Profonda comprensione dell'aerodinamica, del fattore umano e dei sistemi.
- Gestione del carico di lavoro e dei rischi: Capacità di valutare e mitigare i rischi e le criticità potenziali.
- Miglioramento continuo: Un processo costante di auto-valutazione e affinamento delle capacità

In sintesi, non si tratta solo di saper pilotare, ma di come si pilota, con professionalità, rispetto per l'ambiente e umiltà, anticipando gli eventi e gestendo ogni aspetto del volo in modo ottimale.

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	--	--------------------------

3. Struttura della prova di volo

L'esame è suddiviso in diverse sezioni che coprono tutte le fasi del volo.

Le prime 5 tabelle si riferiscono alla prova di volo dell'Attestato (ove applicabile) mentre le seconde cinque alla prova di volo per l'abilitazione al trasporto del passeggero (biposto)

- **Sezione 1 - Pre-volo e Partenza:** Pianificazione, calcolo pesi e centraggio, ispezione del velivolo, rullaggio e controlli pre-decollo, corretta gestione nell'allineamento e decollo.
- **Sezione 2 - Manovre generali:** Volo rettilineo e livellato, salite e discese, virate, volo lento, stalli e recupero da assetti inusuali.
- **Sezione 3 - Procedure di rotta:** Navigazione stimata, uso di ausili alla navigazione, rispetto degli spazi aerei e gestione del log di navigazione.
- **Sezione 4 - Procedure di avvicinamento e atterraggio:** Circuiti di traffico, atterraggi normali, atterraggi senza flap e atterraggi "corti"
- **Sezione 5 - Procedure di emergenza:** Simulazione di piantata motore (dopo il decollo e in quota), incendi a bordo, guasti ai sistemi e procedure di emergenza specifiche del tipo di aereo.

Un punto cruciale per la corretta conduzione delle prove risiede nella **facoltà di selezione dei task** da parte dell'esaminatore. Sebbene lo standard preveda sezioni strutturate (sia per l'Attestato che per il Biposto), queste non devono essere intese come una checklist rigida e obbligatoria nella sua interezza.

L'esaminatore ha infatti la piena autorità di decidere se eseguire le prove integralmente o solo in parte, esercitando la propria **discrezionalità tecnica** in base alle abilità (skill) che l'allievo dimostra durante il volo.

In particolare, per l'abilitazione al **Biposto**:

- **Selezione Mirata:** L'esaminatore è chiamato a individuare e selezionare esclusivamente le attività che ritiene più significative per confermare la sicurezza e la maturità del candidato.
- **Assenza di Obbligo Integrale:** Non sussiste l'obbligo di completare ogni singolo task descritto in tabella. Una volta che l'esaminatore ha acquisito la certezza della competenza dell'allievo attraverso le manovre chiave, la valutazione può ritenersi conclusa con successo.

Questa flessibilità garantisce che l'esame resti un momento di verifica dell'efficacia operativa del candidato e anche della Scuola, senza trasformarsi in un appesantimento burocratico fine a se stesso.

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	--	--

4. Assunzioni:

Per garantire un processo di valutazione coerente con la realtà del VDS, è necessario muoversi secondo alcune assunzioni fondamentali che distinguono nettamente i due livelli di accesso:

1) **Esame di Attestato: Semplicità ed Essenzialità**

Considerata l'esperienza limitata del candidato (16 ore di volo minime previste dalla norma), il test deve focalizzarsi esclusivamente sulla conduzione elementare del mezzo. Lo schema d'esame deve ricalcare la struttura del "primo volo solista", ma con la presenza dell'esaminatore a bordo: l'attività deve dunque limitarsi alle manovre di base, alla gestione del circuito di traffico e alla procedura di riattaccata, senza sovraccaricare l'allievo con compiti non commisurati al suo addestramento.

2) **Abilitazione al Trasporto Passeggero: Padronanza dell'Inviluppo**

Con un bagaglio di 30 ore di volo, il candidato al "biposto" deve dimostrare una maturità superiore, spostando l'attenzione dalla meccanica del volo alla **gestione complessiva della missione**. In questo caso, la valutazione deve vertere sulla capacità di gestire il mezzo all'interno del suo intero inviluppo di volo e sulla consapevolezza situazionale generale.

3) **Ambiente Operativo e Comunicazioni**

Dato che il volo basico (attestato e biposto) si svolge tipicamente su aeroporti minori/aviosuperfici e campi di volo, la comunicazione radio (al momento non obbligatoria) deve rimanere strettamente aderente alle procedure previste per lo **spazio aereo di classe Golf**. L'obiettivo è l'efficacia e la sicurezza nel circuito di traffico, evitando formalismi complessi non pertinenti al contesto operativo specifico.

4) **Standardizzazione Selettiva e Funzionale**

L'adozione del template di derivazione europea è finalizzata a dare valore formale al titolo e facilitare il riconoscimento dei crediti didattici. Tuttavia, nell'applicazione pratica, l'esaminatore è chiamato a una sintesi operativa: la valutazione non deve tradursi in una replica integrale di programmi nati per contesti diversi, ma deve concentrarsi su una selezione mirata di prove che confermino la sicurezza e la competenza specifica del pilota VDS.

5) **Obiettivi del Role-Play per il Biposto**

Nello schema d'esame per il trasporto passeggero, l'esaminatore deve utilizzare simulazioni mirate per verificare la capacità di gestione degli imprevisti, senza però snaturare la natura sportiva e diportistica del titolo. La standardizzazione della forma serve a dare valore al titolo, ma la sostanza deve restare commisurata al percorso addestrativo VDS.



**Corso VDS Multi Assi Ala Fissa
MANUALE ESAMINATORE DI VOLO**

FEM VDS
MAAF
26020

ESAME ATTESTATO VDS-VM

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

Sezione 1 – ATTESTATO: pre-volo e partenza

A	DOCUMENTAZIONE PRE-VOLO, BRIEFING METEO	• Determinare che l'aereo sia correttamente rifornito di carburante per il volo
B	CALCOLO DEL PESO E PRESTAZIONI	• Controllare le prestazioni e le limitazioni dell'aereo applicabili alla pista e alle condizioni meteo previste ed apportare le modifiche necessarie alle condizioni effettive prima del decollo
C	ISPEZIONE E MANUTENZIONE DI AEROMOBILI	• Eseguire tutti gli elementi delle ispezioni pre-volo dell'aereo • confermare che l'aereo è in condizioni di servizio e sicurezza per il volo
	Il candidato deve dare prova di aver interiorizzato i controlli pre-volo come una fase importante e decisiva del volo stesso, e dedicare a questa la necessaria e CONSAPEVOLE attenzione. I controlli non devono quindi risolversi in una serie di azioni ripetitive e rituali, ma devono configurarsi come veri e propri steps di verifica. Il pilota non deve limitarsi a “guardare”, ma deve invece “osservare”. Un controllo pre-volo eseguito con attenzione è il primo e concreto passo nella direzione della PREVENZIONE. I controlli, oltre naturalmente allo stato psico-fisico del pilota, riguardano sia la cellula che il gruppo motopropulsore. E' preferibile che il pilota li effettui senza essere disturbato o distratto, assumendo un atteggiamento di reale consapevolezza e concentrazione su ciò che sta facendo. La criticità di questa fase è che diventi un semplice ed inutile “rituale” piuttosto che un vero e proprio “check” ! L'utilizzazione della checklist è obbligatoria. <i>L'esaminatore valuta il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase.</i>	
D	PROCEDURE DI AVVIAMENTO E POST AVVIAMENTO	• Completare procedure per avviamento e post avviamento
E	PROCEDURE DI RULLAGGIO E DI PRE-DECOLLO	• Completare tutti i controlli e le procedure di rullaggio consigliati • Rispettare la segnaletica del sedime • Seguire le informazioni/istruzioni della biga/radio (se presente) • Confermare tutti i criteri di prestazione dell'aereo , incluso quelli con vento al traverso
	Prima di avviare il motore è necessario accertarsi di aver frenato il velivolo, quindi, una volta verificato che l'area circostante sia effettivamente libera, con un perentorio e udibile “via dall'elica ...”, possiamo procedere allo “start-up”. Avviare il motore in un'area critica (p.e. prossimità di persone, cose, animali e/o altri velivoli) è da considerarsi uno degli errori più GRAVI in quanto denuncia scarsa consapevolezza situazionale da parte del candidato.	

	Se a bordo è presente un sistema di comunicazione T/B/T, e se il candidato è addestrato e abile ad usarlo, è il momento del radio-check! Il rullaggio dal parcheggio al punto attesa deve essere effettuato con grande attenzione, ed a una velocità tale da permettere un pronto arresto sia del velivolo che del motore; in genere si definisce questa velocità come quella di un uomo che cammina a “passo svelto”. Durante il rullaggio è buona norma provare sia i freni che l’efficacia e la libertà del sistema direzionale a terra e degli eventuali impennaggi verticali di coda, e degli “equipaggi” di bussola e sbandometro. Osservare e interpretare con attenzione l’intero contesto al contorno è sinonimo di un’attitudine sicura e consapevole. L’esaminatore valuta il candidato dal modo in cui pone attenzione a questa fase del volo ed alla serietà e professionalità con cui la stessa viene condotta.
F	CONTROLLO AL DECOLLO E DOPO DECOLLO • Posizionare correttamente l’aereo per il decollo e dare potenza • Utilizzare la tecnica di decollo corretta utilizzando le velocità consigliate per rotazione/decollo e salita iniziale • garantire una partenza e una salita sicure regolando potenza, assetto e configurazione dell'aereo come appropriato • Completare tutti i controlli necessari dopo il decollo
	Giunti al punto attesa, ove il campo di volo sia dotato di una via di rullaggio parallela ovvero, in ogni caso, prima di entrare in pista, è indispensabile posizionare il velivolo in modo tale che sia visibile al pilota il massimo possibile dello scenario e garantire la precedenza all’eventuale traffico in atterraggio e/o decollo. A questo punto si inserisce il freno di parcheggio, se così previsto in funzione del tipo di velivolo utilizzato, e si anticipano tutti i controlli e predisposizioni utili ad occupare il minor tempo possibile la pista. L’ultimo di questi controlli sarà quello relativo alla verifica del traffico in atto, scandendo a voce alta “PISTA LIBERA – FINALI LIBERI. Questi controlli, come del resto ogni altra azione del pilota, sono determinanti per una condotta sicura del volo, e devono seguire un “metodo” consolidato che non lasci spazio a possibili e inopportune dimenticanze, e faccia comunque sempre riferimento ad un uso corretto e sistematico della "check-list". Una buona pratica (assai apprezzata anche dai passeggeri non piloti) è quella di scandire a voce alta le azioni che si stanno compiendo, così come è opportuno indicare fisicamente tutto quello che è oggetto di verifica. Indicare fisicamente “obbliga la mente a seguire il dito” e a ragionare consapevolmente sull’azione intrapresa.

	Alcuni piloti adottano il sistema della “Domanda/Risposta” cioè, seguendo uno schema consolidato, si fanno la domanda a voce alta, e poi si rispondono (es. “Rubinetti benzina?” “OK, rubinetti benzina verificati e aperti” ...). L'esaminatore valuta il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Osserva il pilota in quello che fa, e come lo fa, frequentemente sono piccoli particolari, talvolta atteggiamenti e posture a “parlargli” del pilota; e spesso questi aspetti, solo apparentemente marginali, raccontano “storie” assolutamente vere!
G	PROCEDURA DI PARTENZA DALL'AEROPORTO MINORE/AVIOSUPERFICIE/ CAMPO DI VOLO • eseguire una partenza sicura in conformità con le informazioni ricevute e con la dovuta attenzione per gli altri traffici aerei • utilizzare tecniche di osservazione all'esterno corrette • osservare le regole dell'aria e i regolamenti in vigore • mantenere il controllo direzionale e le correzioni della deriva durante tutto l'involò • completare tutti i controlli di salita necessari
	Si comincia sempre la manovra del decollo con bene in mente l'intera procedura di emergenza da attuare in caso di calo di potenza, guasti o malfunzionamenti improvvisi ai sistemi o, addirittura, di piantata motore. Tale procedura, a seconda dello spazio percorso e della velocità acquisita, va dall'abortire la manovra di decollo fino alla gestione di un atterraggio di emergenza. Iniziata la corsa di decollo, sono condizioni necessarie e indispensabili per proseguire la manovra: la verifica del raggiungimento della potenza di decollo, e l'effettivo e costante aumento della IAS, esplicitamente richiamati dal pilota con espressioni idonee (es. potenza di decollo ok velocità in aumento). Il decollo sarà la naturale conseguenza del raggiungimento della rispettiva velocità, per un dato valore dell'angolo d'incidenza preventivamente impostato con la rotazione. “Strappare” precocemente il velivolo dalla pista, ovvero costringerlo al suolo a velocità ben superiori a quella di decollo sono da considerarsi GRAVI errori che denunciano scarsa attitudine alla sicurezza e ingiustificabile approssimazione nella condotta del volo. E' inoltre vitale che, appena staccati da terra, il pilota ricerchi la “velocità di sicurezza” da mantenere per tutta la salita iniziale fino alla quota di sicurezza, raggiunta la quale, minimo 300 ft al suolo, si configura il velivolo per la successiva salita, impostando (e mantenendo il più possibile costanti) la potenza di salita continuativa e la velocità di salita adeguata, assumendo la prua corretta per la manovra richiesta L'esaminatore valuta il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare la consapevolezza della scelta dei parametri di volo, con la scelta ed il mantenimento della corretta velocità, nonché della corretta utilizzazione della potenza fino a livellamento!

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
---	---	--------------------------

H	CONFORMITÀ ATC E PROCEDURE R/F • Dimostrare le procedure R/T standard e la fraseologia idonea ad un aeroporto minore/aviosuperficie • Dimostrare la conformità alle istruzioni ATC
---	---

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

Sezione 2 – ATTESTATO: Manovre generali

A	CONFORMITÀ ATC E PROCEDURE R/F Dimostrare le procedure R/T standard e la fraseologia idonea nelle comunicazioni T/B/T Dimostrare la conformità alle istruzioni ATC										
B	VOLO RETTILINEO E LIVELLATO, CON VARIAZIONI DI VELOCITÀ • dimostrare il controllo della rotta, dell'altitudine e della velocità in volo rettilineo e volo livellato con assetto visivo mantenendo una corretta tecnica di avvistamento • dimostrare l'uso corretto del trim.										
	Dopo aver effettuato i controlli post decollo si è pronti a virare per rimanere in circuito. Questa virata richiede almeno due attenzioni particolari: la verifica che non si tagli la strada ad eventuale traffico che stia entrando in sottovento ed il controllo dell'inclinazione alare che deve essere tipica delle virate in salita. Appena la quota circuito sta per essere raggiunta, il candidato dovrà provvedere al livellamento: • riducendo gradualmente la potenza per livellare la traiettoria; • attendendo la conseguente variazione di angolo di rampa, avendo cura che la velocità rimanga costante durante il transiente. <i>Oppure:</i> • agisce variando l'assetto posizionando il velivolo in volo livellato orizzontale; • a questa manovra seguirà un conseguente aumento della velocità indicata; • infine scegliendo il set di potenza desiderato, e aggiustando opportunamente l'angolo di incidenza (aiutandosi con il trim, se presente) otterrà una IAS costante e il vario a "zero". L'approssimazione, o peggio, l'inversione della corretta sequenza delle manovre è comunque da considerarsi tra gli errori GRAVI, in quanto denota una pericolosa incuria da parte del pilota nella condotta dei fondamentali del volo. L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante constatare una corretta sequenza delle manovre, la precisione degli aggiustamenti, una conseguente gestione dei transitori, rispettosa dei limiti di carico dettati dal manuale del velivolo, nonché, se non principalmente, verificare che il candidato padroneggi nell'uso corretto dei comandi, utilizzando il controllo dell'angolo di incidenza – la barra – per il controllo della velocità, attraverso adeguate variazioni di assetto, ed il controllo della potenza per la quota ovvero per la traiettoria sul piano verticale.										
C	<table border="0"> <tr> <td>SALITA</td><td>• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione</td></tr> <tr> <td>1) LA MIGLIORE VELOCITÀ</td><td>durante tutto il percorso</td></tr> <tr> <td>DI SALITA</td><td>• assetto per la velocità nominale, inclusa la migliore</td></tr> <tr> <td>2) VIRATE IN SALITA</td><td>velocità di salita (VY)</td></tr> <tr> <td>3) LIVELLAMENTO</td><td>• completare tutti i controlli di salita necessari</td></tr> </table>	SALITA	• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione	1) LA MIGLIORE VELOCITÀ	durante tutto il percorso	DI SALITA	• assetto per la velocità nominale, inclusa la migliore	2) VIRATE IN SALITA	velocità di salita (VY)	3) LIVELLAMENTO	• completare tutti i controlli di salita necessari
SALITA	• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione										
1) LA MIGLIORE VELOCITÀ	durante tutto il percorso										
DI SALITA	• assetto per la velocità nominale, inclusa la migliore										
2) VIRATE IN SALITA	velocità di salita (VY)										
3) LIVELLAMENTO	• completare tutti i controlli di salita necessari										

		• virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione • mantenere la vigilanza in ogni momento • riportare l'aereo in volo rettilineo e livellato in configurazione di crociera a livello/ altitudine previsti • mantenere la rotta e la coordinazione durante la transizione dalla crociera alla migliore velocità di salita (VX) • completare tutti i controlli di salita necessari • virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione • mantenere la vigilanza in ogni momento • riportare l'aereo in volo rettilineo e livellato in configurazione di crociera a livello/ altitudine previsti
D	VIRATE MEDIE (INCLINAZIONE DI 30°), PROCEDURE DI CONTROLLO E PREVENZIONE DELLE COLLISIONI	• dimostrare la corretta tecnica di osservazione prima, durante e dopo le virate • stabilire e mantenere durante tutta la virata l'altitudine nominale e velocità • coordinare l'ingresso in virata per ottenere un'inclinazione di 30° • coordinare il recupero dalle virate al volo rettilineo e livellato sulla rotta specificata o come appropriato senza perdita/ guadagno di quota
E	VIRATE RIPIDE <i>INCLINAZIONE DI 45°</i>	Non in programma di esame Attestato
F	VOLO LENTO CON E SENZA FLAP <i>Da considerarsi come prova in alternativa</i>	• considerare tutti i controlli di sicurezza prima delle manovre, ove necessario • Selezionare e stabilizzare l'aereo a una velocità bassa nominale superiore alla velocità di stallo, mantenendo la coordinazione, l'assetto e la vigilanza. Mantenere l'altitudine/ livello, la prua e la velocità specificati dall'esaminatore • mantenere angoli di inclinazione, velocità e altitudine sicuri durante le virate
G	STALLO	Non in programma di esame Attestato
H	DISCESA I) CON E SENZA POTENZA	• mantenere il controllo direzionale e il coordinamento durante tutto il percorso • trim per la velocità nominale inclusa la migliore velocità di planata

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
---	---	--------------------------

	II) VIRATE DISCENDENTI III) LIVELLAMENTO • virare verso le direzioni date mantenendo il coordinamento, la velocità e l'angolo di inclinazione • riportare l'aereo in volo rettilineo e livellato in configurazione di crociera al livello/ altitudine previsti
--	--

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

Sezione 3 – ATTESTATO: Procedure in rotta (non previsto dal programma esame Attestato)

A	PIANO DI VOLO, STIMA E LETTURA DELLA MAPPA	Non previsto dal programma esame Attestato
B	MANTENIMENTO DELL'ALTITUDINE, DELLA ROTTA E DELLA VELOCITÀ	Non previsto dal programma esame Attestato
C	ORIENTAMENTO, STRUTTURA DELLO SPAZIO AEREO, TEMPISTICA E REVISIONE DEGLI ETA, TENUTA DEI REGISTRI	Non previsto dal programma esame Attestato
D	DEVIAZIONE VERSO L'AEROPORTO ALTERNATIVO <i>PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE</i>	Non previsto dal programma esame Attestato
E	GESTIONE DEL VOLO <i>CONTROLLI, SISTEMI DI ALIMENTAZIONE E FORMAZIONE DI GHIACCIO NEL CARBURATORE, ECC.</i>	Non previsto dal programma esame Attestato
F	CONFORMITÀ ATC E PROCEDURE R/T	Non previsto dal programma esame Attestato

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	--	--

Sezione 4 – ATTESTATO: Procedure di avvicinamento e atterraggio

A	PROCEDURE DI ARRIVO in aeroporto minore / aviosuperficie /campo di volo	• effettuare controlli appropriati • impostare gli altimetri e verificare in base alla lista di controllo o secondo necessità • rispettare la procedura di arrivo come ricevuta dalla radio • mantenere un'adeguata vigilanza e prevenzione delle collisioni
	Nel tratto sottovento, il candidato dovrà dimostrare di mantenere il velivolo lungo il corretto percorso parallelo alla pista, alla giusta quota e soprattutto alla giusta velocità, alla quale configurare nuovamente il velivolo per l'atterraggio, in accordo al manuale dello stesso e alle procedure locali. L'esaminatore valuta il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante costatare la consapevolezza della situazione, in ragione di eventuale altro traffico presente in circuito, nonché la capacità di far seguire al velivolo la corretta traiettoria di volo.	
B	PREVENZIONE DELLE COLLISIONI <i>PROCEDURE DI VIGILANZA</i>	• mantenere un controllo sistematico del traffico • adottare una strategia di volo che riduca i rischi di collisione
C	ATTERRAGGIO DI PRECISIONE (ATTERRAGGIO SU CAMPO CORTO), VENTO TRASVERSALE, SE DISPONIBILI CONDIZIONI ADATTE	Non previsto programma esame Attestato
D	ATTERRAGGIO SENZA FLAP	Non previsto programma esame Attestato
E	AVVICINAMENTO ALL'ATTERRAGGIO CON POTENZA AL MINIMO	Non previsto programma esame Attestato
	Prima di impostare la virata base, il candidato dovrà verificare che il finale sia libero, ovvero evidenziare la necessità di posticipare la virata base per separarsi dal traffico che precede. In funzione della quota, dovrà essere impostata opportunamente la discesa. La virata finale evidenzierà la capacità del candidato di utilizzare appropriatamente l'inclinazione alare al fine di raccordare la traiettoria all'asse della pista. Successivamente	

	si avrà modo di verificare l'uso appropriato della potenza nella gestione dell'angolo di rampa per dirigere il velivolo verso la soglia della pista. Il controllo della velocità con l'assetto assume in tale contesto la verifica di primaria importanza. L'esaminatore valuta il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante costatare la padronanza del velivolo in simili condizioni, così come l'abilità del pilota nello scegliere e poi modulare i comandi di volo per garantirla, attribuendone la corretta funzione (barra per la velocità, motore per la quota, pedaliera – ove applicabile – per contrastare gli effetti imbarbanti indesiderati, nonché la consapevolezza che l'unico strumento di direzione rimane l'inclinazione alare.
F	TOCCA E VAI <i>Da considerarsi come prova in alternativa al (4G)</i> • mantenere il controllo direzionale • eseguire le modifiche di configurazione richieste (retrazione del flap, ecc. • applicare la potenza adeguata per il decollo
G	RIATTACCATA DA BASSA ALTEZZA <i>Da considerarsi come prova in alternativa al (4F)</i> • eseguire una decisione tempestiva di interrompere l'avvicinamento • applicare la potenza e il controllo appropriati dell'assetto dell'aereo per avviare una manovra finalizzata al recupero della corretta velocità, salire mantenendo la coordinazione e la direzione • regolare la configurazione e la velocità per ottenere una salita positiva a VY o VX, a seconda dei casi • mantenere la potenza di decollo fino al raggiungimento di un'altitudine di manovra sicura e quindi regolare la configurazione e la velocità di salita normali • completare tutti i controlli e le esercitazioni necessarie
	L' allievo deve dimostrare chiara consapevolezza del fatto che la riattaccata è una procedura, che richiede una sequenza precisa di operazioni, e certo non consiste solo nel dare bruscamente tutta la potenza e riportare in qualche modo l'aereo in quota (magari in assetti quasi fuori controllo). Questa la sequenza corretta: • si dà la massima potenza gradualmente, per interrompere la discesa; • si aggiusta l'assetto per ottenere la corretta velocità che tenga conto della configurazione del velivolo; • si procede, poi, come nel decollo, adeguando appropriatamente la traiettoria di volo. L'esaminatore giudica l'allievo anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante osservare il pilota operare la sequenza in modo lineare ed istintivo: "sintomi" entrambi di familiarità con la manovra.

H	CONFORMITÀ ATC E PROCEDURE R/T • ottenere e rispettare le informazioni ricevute dalla radio utilizzando la corretta fraseologia R/ T • regolare il circuito/ velocità nel circuito per mantenere la distanza con il resto del traffico nel circuito • mantenere la consapevolezza del traffico circostante tramite R/ T e visione esterna
	La gestione della flare “describe” il pilota, così come un quadro parla dell’artista che lo ha dipinto! Sensibilità, “stile”, e precisione sono le premesse migliori per un approdo sicuro, e le stesse virtù potremo apprezzarle ancora, subito dopo il contatto nella fase controllata di decelerazione e frenata. Raggiunta la giusta velocità (rullaggio) si libera prontamente la pista rendendola così disponibile agli altri traffici. Ove fosse necessario il contro pista, se le superfici trasparenti del velivolo lo consentono, è buona norma orientarlo in modo da verificare che non ci siano altri in finale, prima di rivolgergli contro la prua. L'esaminatore giudica l'allievo anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante osservare la consapevolezza situazionale del pilota in tutte le fasi di approccio al circuito, la sua viva attenzione nell'effettuare i vari bracci del circuito di traffico, ed infine la sua “spontaneità” nel portare a buon fine le manovre previste.
I	AZIONI DOPO IL VOLO • ispezione post volo • messa in sicurezza dell'aereo
	Il rullaggio al parcheggio avviene naturalmente alla stessa velocità di quella che ci ha condotto al punto attesa prima del decollo. La dovuta attenzione agli ostacoli fissi e mobili, così come agli eventuali attraversamenti di pista!! Ricordiamoci che si sta “guidando un’auto larga 10 metri! ” In questa fase è di grande gratificazione osservare la capacità del pilota nel “leggere” lo scenario complessivo al contorno (talvolta in movimento) così da scegliere le opportune manovre e traiettorie di approccio ad una zona di parcheggio sicura. Giunti al parcheggio si frena l’aereo, si settano utenze, sistemi e comandi come previsto dal manuale del velivolo, e si arresta il motore. Anche in questa fase, l’utilizzazione della lista controlli e obbligatoria Infine si aiuta il passeggero a sbarcare dal velivolo in sicurezza. L'esaminatore giudica l'allievo anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Concludere un volo con la precisa consapevolezza di aver operato in modo lineare, equilibrato, corretto e sicuro è il regalo più bello che un pilota può fare a sé stesso, e ai suoi passeggeri.

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

	(..così come sarà confortante il cenno di apprezzamento dell'esaminatore in caso di esame!!)
--	--

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
---	---	--------------------------

Sezione 5 : ATTESTATO: Procedure di emergenza (non previsto dal programma esame attestato)

A	SIMULAZIONE DI GUASTO AL MOTORE DOPO IL DECOLLO	Non previsto dal programma esame
B	ATTERRAGGIO FORZATO SIMULATO	Non previsto dal programma esame
C	ATTERRAGGIO PRECAUZIONALE SIMULATO	Non previsto dal programma esame
D	EMERGENZE SIMULATE	Non previsto dal programma esame
E	DOMANDE ORALI	Non previsto dal programma esame

	Corso VDS/VM ESAME PER IL CONSEGUIMENTO DELL'ATTESTATO CHECKLIST PROVA PRATICA	Revisione 202602V0
---	---	---

ESAME PER IL CONSEGUIMENTO DELL'ATTESTATO DI PILOTA VDS VM

CHECKLIST PROVA PRATICA

SCUOLA VDS N	DATA
CANDIDATO	
DOCUMENTO IDENTITA'	
VELIVOLO ID E TIPO	
ESAMINATORE	
CAMPO VOLO /ORARIO	

ELEMENTI ESSENZIALI DI VALUTAZIONE	IDONEO	NON IDONEO
SEZIONE 1: PRE-VOLO E PARTENZA		
CONTROLLI PREVOLO ED USO CHECKLIST		
RULLAGGIO: INGRESSO IN PISTA, CONTROLLO SPAZIO CIRCOSTANTE E SEPARAZIONE CON ALTRO TRAFFICO		
DECOLLO: SALITA, VELOCITA' DI SICUREZZA NELLA SALITA INIZIALE, CONTROLLI POST-DECOLLO		
SEZIONE 2: MANOVRE GENERALI		
CIRCUITO : CONTROLLI IN CIRCUITO, SEPARAZIONE DA ALTRO TRAFFICO E VERIFICA VENTO AL SUOLO		
VOLO LENTO / VIRATE MEDIE (a scelta)		
SEZIONE 4: PROCEDURE DI AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO		
RIATTACCATA o TOCCA E VAI : CONTROLLO VELOCITA' E DIREZIONE, CONFIGURAZIONE VELIVOLO (a scelta)		
ATTERRAGGIO: AVVICINAMENTO: VELOCITA', DIREZIONE e ANGOLO DI RAMPA: STABILIZZATI; FLARE E CONTATTO ALLA CORRETTA VELOCITA'		
POST ATTERRAGGIO: RULLAGGIO AL PARCHEGGIO, ARRESTO MOTORE E MESSA IN SICUREZZA VELIVOLO		
NOTE 		

ESITO FINALE ☐ IDONEO ☐ NON IDONEO	L'ESAMINATORE AECI
--	---------------------------

PAGINA INTENZIONALMENTE BIANCA



**Corso VDS Multi Assi Ala Fissa
MANUALE ESAMINATORE DI VOLO**

FEM VDS
MAAF
26020

ESAME ABILITAZIONE TRASPORTO PASSEGGERO VDS-VM

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

Sezione 1 – BIPOSTO: pre-volo e partenza

A	DOCUMENTAZIONE PRE-VOLO, NOTAM E BRIEFING METEO	• Ottenere e valutare tutti gli elementi meteo prevalente e previsto • Ottenere e valutare tutte le info aeronautiche e i notam • Determinare che l'aereo sia correttamente rifornito di carburante per il volo
B	CALCOLO DI MASSA, EQUILIBRIO E PRESTAZIONI	• Controllare le prestazioni e le limitazioni dell'aereo applicabili alla pista e alle condizioni, meteo previste ed apportare le modifiche necessarie alle condizioni effettive prima del decollo
C	ISPEZIONE E MANUTENZIONE DI AEROMOBILI	• Eseguire tutti gli elementi delle ispezioni pre-volo dell'aereo
	Il pilota deve aver interiorizzato i controlli pre-volo come una fase importante e decisiva del volo, e dedicare a questa la necessaria e CONSAPEVOLE attenzione. I controlli non devono risolversi in una serie di azioni ripetitive e rituali, ma devono configurarsi come veri e propri steps di verifica. Il pilota non deve limitarsi a “guardare”, ma deve invece “osservare”. Un controllo pre-volo eseguito con attenzione è il primo e concreto passo nella direzione della PREVENZIONE. Il check-pre-volo riguarda sia la cellula che il gruppo motopropulsore del velivolo con il quale ci si appresta a volare. E' preferibile che il pilota effettui i controlli senza essere disturbato o distratto, assumendo un atteggiamento di reale consapevolezza e concentrazione su ciò che sta facendo. La criticità di questa fase è che diventi un semplice ed inutile “rituale” piuttosto che un vero e proprio “Controllo...”! <u>L'esaminatore giudica il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase.</u>	
D	PROCEDURE DI AVVIAMENTO E POST AVVIAMENTO	• Completare briefing appropriato sulle procedure di emergenza all'esaminatore • Completare procedure per avviamento e post avviamento
	In sede d'esame il pilota deve considerare l'esaminatore come un normale “passeggero”. Come tale sarà il primo ad essere imbarcato, aiutandolo nella sistemazione a bordo. Il pilota deve fornire sempre semplici, sintetiche e chiare informazioni al passeggero, in particolare sul modo di agevolare la libertà dei comandi, sul posizionamento dei sistemi passivi di sicurezza, e sulle procedure di emergenza e di abbandono del velivolo in caso di atterraggio forzato o precauzionale. Tali informazioni sono efficaci nella misura in cui il pilota è in grado di fornirle in un contesto dialettico dominato dall'assoluta chiarezza e tranquillità; infatti, “allarmare” il passeggero, oltre che insensato, servirebbe solo a “chiudere” il primo anello di una possibile catena degli eventi.	

	Di contro, mettere a suo AGIO il passeggero rendendolo semplicemente consapevole delle varie fasi del volo, è l'indispensabile premessa per una azione sicura che sarà ricordata da entrambi con grande piacere. <u>L'esaminatore giudica il pilota anche dal modo in cui si comporta e si "muove", e dal modo in cui spiega le cose per mettere a suo agio il passeggero.</u>
E	PROCEDURE DI RULLAGGIO E DI AEROPORTO E PROCEDURE PRE-DECOLLO • Completare tutti i controlli e le procedure di rullaggio consigliati • Rispettare la segnaletica aeroportuale • Seguire le istruzioni ATC ed ottenere l'autorizzazione//le informazioni alla partenza (quando necessario) • Confermare tutti i criteri di prestazione dell'aereo, incluso il vento al traverso
	Prima di avviare il motore è bene verificare di aver frenato il velivolo; quindi, una volta sincerati dell'effettiva libertà dell'area, con un perentorio e udibile "Via dall'elica ...", possiamo procedere allo "start-up". Avviare il motore in un'area critica (p.e. prossimità di persone, cose, animali e/o altri velivoli) è da considerarsi uno degli errori più GRAVI in quanto denuncia scarsa consapevolezza situazionale da parte del pilota. Se a bordo è presente un sistema di comunicazione T/B/T, e se il pilota è abilitato alla fonìa, è il momento del radio-check! Il rullaggio dal parcheggio al punto attesa deve essere effettuato con grande attenzione ed a una velocità tale da permettere un pronto arresto sia del velivolo che del motore; in genere si definisce questa velocità paragonandola a quella di un "...uomo che fa jogging". Durante il rullaggio è buona norma provare sia i freni, che l'efficacia e la libertà del sistema direzionale a terra e degli "equipaggi" di bussola e virosbandometro. Osservare e interpretare con attenzione, durante il rullaggio, l'intero contesto al contorno, è sinonimo di un'attitudine sicura e consapevole. <u>L'esaminatore valuta il candidato dal modo in cui pone attenzione a questa fase del volo ed alla serietà e professionalità con cui la stessa viene eseguita.</u>
F	CONTROLLO AL DECOLLO E DOPO DECOLLO • Posizionare correttamente l'aereo per il decollo e fare avanzare la leva di potenza • Utilizzare la tecnica di decollo corretta utilizzando le velocità/assetto consigliate per rotazione/decollo e salita iniziale • garantire una salita e una partenza sicure regolando la potenza e la configurazione dell'aereo come appropriato • Completare tutti i controlli necessari dopo il decollo
	Giunti al punto attesa è sempre opportuno posizionare il velivolo in modo tale che sia visibile al pilota il massimo possibile dello scenario; una volta posizionato il velivolo ben fuori dai limiti geometrici della pista, si procede a frenarlo per iniziare i controlli pre-decollo.

Questi controlli, come del resto ogni altra azione del pilota, sono determinanti per una condotta sicura del volo, e devono seguire un “metodo” o uno “schema” consolidato che non lasci scampo a possibili e inopportune dimenticanze.

E’ sempre apprezzata la spontanea familiarità nell’uso della checklist.

Una buona pratica (assai apprezzata anche dai passeggeri non piloti) è quella di scandire a voce alta le cose e le azioni che stiamo facendo, così come è opportuno indicare fisicamente l’oggetto, lo strumento, o la scena oggetto di verifica;

Indicare fisicamente “obbliga la mente a seguire il dito” e a ragionare consapevolmente sull’azione di verifica intrapresa.

Alcuni piloti adottano il sistema della “Domanda/Risposta” cioè, seguendo uno schema consolidato, si fanno la domanda a voce alta, e poi si rispondono (es. “Rubinetti benzina?” “OK, rubinetti benzina verificati e aperti” ...).

L’esaminatore valuta il pilota anche dall’atteggiamento tenuto in questa fase. Osserva il pilota in quello che fa, e come lo fa, frequentemente sono piccoli particolari, talvolta atteggiamenti e posture a “parlargli” del pilota; e spesso questi aspetti, solo apparentemente marginali, raccontano “storie” assolutamente vere!

G	PROCEDURA DI PARTENZA DALL’AEROPORTO MINORE / AVIOSUPERFICIE • eseguire una partenza sicura in conformità con l’autorizzazione e con la dovuta attenzione per gli altri traffici aerei • utilizzare tecniche di osservazione all’esterno corrette • osservare le regole dell’aria e i regolamenti ATC • mantenere il controllo direzionale e le correzioni della deriva durante tutto il volo • seguire tutte le procedure per la partenza e le istruzioni ATC • completare tutti i controlli di salita necessari
---	--

Effettuati i controlli e fatte le eventuali chiamate radio, è bene verificare ancora una volta lo scenario del decollo, con particolare riguardo ai finali della pista (da ambo i lati) e scandire a voce alta “Finali Liberi”.

A questo punto, il velivolo viene allineato al centro pista e, controllando sempre la direzionalità del velivolo aiutandosi con il comando opportuno, si dà manetta.

Anche il modo di dare manetta ha una sua logica ed un suo “stile”!

E’ infatti poco opportuno dare improvvisamente tutta potenza; molto meglio agire sul comando del motore in modo progressivo e uniforme, fino alla max potenza, nei canonici 2-3 secondi.

In questo modo il pilota riduce notevolmente gli effetti dell’imbardata dovuta all’aumento della coppia e del flusso dell’elica, ed evita di essere costretto a correggere la traiettoria con i comandi aerodinamici ancora poco efficaci a causa della bassa velocità all’aria.

Un sistema per scandire il tempo necessario per passare dal minimo a tutta manetta è contare (mentalmente) da 1001 a 1003.

Mai togliere la mano dalla manetta per essere sempre pronti a intervenire sulla potenza erogata.

	Ricordarsi sempre che all'aumentare della velocità all'aria aumenta progressivamente l'autorità dei comandi! <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase: è gratificante osservare una traiettoria corretta, ed un aumento della velocità costante nel tempo!</u>
H	CONFORMITÀ ATC E • Dimostrare le procedure R/T standard e la fraseologia PROCEDURE R/F • Dimostrare la conformità alle istruzioni ATC
	Paradossalmente si comincia la manovra del decollo con bene in mente l'intera procedura di emergenza da attuare in caso di calo o, addirittura, mancata potenza; tale procedura, a seconda dello spazio percorso e della velocità acquisita, va dall'abortire la manovra di decollo, alla gestione di un atterraggio di emergenza. Iniziata la corsa di decollo, sono condizioni necessarie e indispensabili per proseguire la manovra: la verifica del raggiungimento del max numero dei giri ammessi per quel motore, e l'effettivo e costante aumento della IAS tramite l'anemometro. Il decollo sarà la naturale conseguenza del raggiungimento della rispettiva velocità e dell'aumento dell'angolo d'incidenza impostato con la rotazione. “Strappare” precocemente il velivolo dalla pista, ovvero, di contro, costringerlo al suolo a velocità ben superiori a quella di decollo sono da considerarsi GRAVI errori che denunciano scarsa attitudine alla sicurezza e ingiustificabile approssimazione nella condotta del volo. E' inoltre gratificante osservare un pilota che al momento del decollo, e prima ancora di impostare il corrispondente assetto di salita, si premura per qualche secondo di manovrare sull'incidenza per ottenere un ulteriore aumento della velocità indicata (peeling). Raggiunta la quota di sicurezza, generalmente 300 ft al suolo (valore variabile), si configura il velivolo (se dotato di flaps e trim) per il successivo rateo di salita, mantenendo comunque costante il set di potenza, la prua e la nuova velocità. <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. E' gratificante costatare un rateo, una prua ed una velocità costanti nelle varie fasi del decollo, fino a livellamento!</u>

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

Sezione 2 – BIPOSTO: Manovre generali (A SCELTA)

A	CONFORMITÀ ATC E PROCEDURE R/F Dimostrare le procedure R/T standard e la fraseologia Dimostrare la conformità alle istruzioni ATC								
B	VOLO RETTILINEO E LIVELLATO, CON VARIAZIONI DI VELOCITÀ • dimostrare il controllo della rotta, dell'altitudine e della velocità in volo rettilineo e volo livellato con assetto visivo mantenendo una corretta tecnica di avvistamento • dimostrare l'uso corretto del trim.								
	Giunti alla quota prevista, il pilota deve livellare l'aereo. Questa operazione richiede una sequenza di azioni tanto semplici, quanto precise: • riducendo gradatamente la potenza per livellare la traiettoria; • attendendo la conseguente variazione di angolo di rampa, avendo cura che la velocità rimanga costante durante il transiente. Oppure: • agisce variando l'assetto posizionando il velivolo in volo livellato orizzontale; • a questa manovra seguirà un conseguente aumento della velocità indicata; • infine scegliendo il set di potenza desiderato, e aggiustando opportunamente l'angolo di incidenza (aiutandosi con il trim, se presente) otterrà una IAS costante e il vario a "zero". Nel caso del livellamento dopo una discesa la sequenza corretta sarà: • aumentare la potenza quanto basta per portare il vario a "zero". • a quel punto il velivolo sarà in volo livellato a velocità costante e, nel caso, si potrà variare ulteriormente la IAS, mantenendo il livellamento, con le opportune e usuali correzioni della potenza erogata; L'approssimazione, o peggio, la confusione nella corretta sequenza delle manovre è comunque da considerarsi tra gli errori GRAVI, in quando denota una pericolosa incuria da parte del pilota nella condotta dei fondamentali del volo. <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. E' gratificante costatare una corretta sequenza delle manovre, la precisione degli aggiustamenti, ed una conseguente gestione dei transitori rispettosa dei limiti di carico dettati dal manuale del velivolo.</u>								
C	<table border="0"> <tr> <td>SALITA</td> <td> • mantenere il controllo direzionale e la coordinazione durante tutto il percorso </td> </tr> <tr> <td>1) LA MIGLIORE VELOCITÀ DI SALITA</td> <td> • assetto per la velocità nominale, inclusa la migliore velocità di salita (VY) </td> </tr> <tr> <td>2) VIRATE IN SALITA</td> <td> • completare tutti i controlli di salita necessari </td> </tr> <tr> <td>3) LIVELLAMENTO</td> <td> • virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione • mantenere la vigilanza in ogni momento </td> </tr> </table>	SALITA	• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione durante tutto il percorso	1) LA MIGLIORE VELOCITÀ DI SALITA	• assetto per la velocità nominale, inclusa la migliore velocità di salita (VY)	2) VIRATE IN SALITA	• completare tutti i controlli di salita necessari	3) LIVELLAMENTO	• virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione • mantenere la vigilanza in ogni momento
SALITA	• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione durante tutto il percorso								
1) LA MIGLIORE VELOCITÀ DI SALITA	• assetto per la velocità nominale, inclusa la migliore velocità di salita (VY)								
2) VIRATE IN SALITA	• completare tutti i controlli di salita necessari								
3) LIVELLAMENTO	• virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione • mantenere la vigilanza in ogni momento								

		• riportare l'aereo in volo rettilineo e livellato in configurazione di crociera a livello/ altitudine previsti • completare tutte le esercitazioni e i controlli necessari • mantenere la rotta e la coordinazione durante la transizione dalla crociera alla migliore velocità di salita (VX)
D	VIRATE MEDIE (INCLINAZIONE DI 30°), PROCEDURE DI CONTROLLO E PREVENZIONE DELLE COLLISIONI	• dimostrare la corretta tecnica di osservazione prima, durante e dopo le virate • stabilire e mantenere durante tutta la virata l'altitudine nominale e la velocità • coordinare l'ingresso in virata per ottenere un'inclinazione di 30° • coordinare il recupero dalle virate al volo rettilineo e livellato sulla rotta specificata o come appropriato senza perdita/ guadagno di quota
	La virata, sia essa livellata o meno, inizia sempre con la verifica della libertà dello spazio che andremo ad occupare. E' infatti da considerare un GRAVE errore iniziare la manovra senza questa azione preliminare. Tra l'altro, osservare questa importante precauzione, consente al pilota, nella maggioranza dei casi, di acquisire un riferimento fisico sul quale impostare correttamente la manovra di rimessa dalla virata stessa. La coordinazione (ovvero la gradevole sensazione di sentir scaricare il proprio peso verticalmente sul sedile) è l'effetto principale di una corretta manovra di virata. Bank, quota, e velocità indicata costanti sono indicativi sostanziali delle capacità di un pilota, così come della sua familiarità con gli eventuali aggiustamenti e correzioni. Poco prima di giungere in corrispondenza del riferimento fisico acquisito si osserverà un'azione coordinata sui comandi aerodinamici, e la conseguente stabilizzazione del velivolo nella nuova rotta. <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. E' gratificante costatare una sequenza corretta delle manovre e la capacità del pilota di stabilizzare il velivolo in ogni fase della stessa!</u>	
E	VIRATE RIIPIE INCLINAZIONE DI 45°	Virata ripida: • dimostrare la corretta tecnica di osservazione prima, durante e dopo le virate • stabilire e mantenere durante la virata l'altitudine nominata e la velocità • coordinare l'ingresso nelle virate ripide per raggiungere almeno 45° di inclinazione e mantenere la svolta di almeno 360 gradi • coordinare il recupero dalle virate al volo rettilineo e livellato come indicato dall'esaminatore senza perdita/ guadagno di quota • Picchiata a spirale (spiral dive):

	• riconoscere la manovra e avviare un'azione di recupero tempestiva e corretta • continuare l'azione di recupero senza superare i limiti dell'aereo
	Questa manovra, oltre ad essere frequentemente test di esame, si dimostra un ottimo “strumento” di allenamento per i piloti dal momento che necessita di una gestione estremamente corretta e raffinata dei comandi aerodinamici. Infatti, pur trattandosi comunque di una virata, il settaggio e la stabilizzazione di molti parametri richiede al pilota una notevole e consolidata abilità, considerato soprattutto che il velivolo in quelle condizioni si trova in una parte critica del suo inviluppo di volo. Più si aumenta l'angolo di bank e maggiore sarà la necessità di un coordinamento costante nelle azioni richieste. <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. E' gratificante costatare nel pilota una costante attenzione alla libertà dello spazio che via via andrà ad occupare; e altrettanto apprezzata sarà la sua “spontanea” e istintiva capacità di correggere ed aggiustare i vari parametri, al fine di stabilizzare la manovra!</u>
F	VOLO A VELOCITÀ CRITICAMENTE BASSA CON E SENZA FLAP • considerare tutti i controlli di sicurezza prima delle manovre, ove necessario • Selezionare e stabilizzare l'aereo a una velocità bassa nominale superiore alla velocità di stallo, mantenendo la coordinazione, l'assetto e la vigilanza. Mantenere l'altitudine/ livello, la prua e la velocità specificati dall'esaminatore • mantenere angoli di inclinazione, velocità e altitudine sicuri durante le virate e completare le virate sui riferimenti specificati
	La capacità e l'abilità del pilota nel gestire variazioni significative della IAS in volo livellato è un corredo importante del suo bagaglio di preparazione, rappresentando di fatto l'interiorizzazione corretta della funzione di comandi basilari quali la manetta (potenza), e la barra (variazioni dell'angolo d'incidenza). L'efficace coordinazione nella gestione di questi comandi è premessa indispensabile per una navigazione sicura. <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. E' gratificante costatare la fluidità delle transizioni e la capacità di stabilizzare i nuovi parametri, anche con l'ausilio di superfici di trimmaggio, se presenti!</u> Il concetto di “volo lento” riassume sinteticamente una zona dell'inviluppo di volo assai critica e complessa. La complessità, in sostanza, è dovuta ad un significativo scadimento dell'autorità dei comandi, mentre la criticità è riferibile ai mutati effetti degli stessi comandi che talvolta, se impropriamente utilizzati determinano conseguenze addirittura opposte a quelle attese dal pilota. Il volo lento caratterizza fasi del volo fondamentali, spesso a bassa e bassissima quota (decollo, avvicinamento e atterraggio, riattaccata ecc), e per tale motivo merita la massima attenzione sia in sede didattica che di verifica.

	La corretta gestione dei comandi (e delle loro rispettive peculiarità) a bassa velocità indicata, risulta quindi indispensabile ad una sicura condotta del volo, tanto che qualunque approssimazione e/o superficialità da parte del pilota è da considerarsi una lacuna GRAVE. <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. E' gratificante costatare la padronanza del velivolo in simili condizioni, così come l'abilità del pilota nello scegliere e poi modulare i comandi di volo per garantirla.</u>
G	STALLO • considerare i controlli di sicurezza prima di iniziare lo stallo • stabilire l'ingresso in stallo in modo appropriato dal volo rettilineo e in virata e seleziona la configurazione dell'aereo richiesta • mantenere la rotta (o l'angolo di inclinazione di 10° - 30° secondo necessità) per entrare in stallo • riconoscere i sintomi dello stallo incipiente e completo • recuperare sistematicamente riducendo l'AoA e quindi ristabilendo una traiettoria di volo sicura e stabile • completare tutti i controlli e le esercitazioni necessarie • mantenere la vigilanza in ogni momento I) STALLO PULITO E RECUPERO CON LA POTENZA II) AVVICINAMENTO ALLO STALLO VIRATA DISCENDENTE CON ANGOLO DI INCLINAZIONE DI 20°, CONFIGURAZIONE DI AVVICINAMENTO III) AVVICINAMENTO ALLO STALLO IN CONFIGURAZIONE DI ATTERRAGGIO
	Lo stallo è quella particolare condizione, fuori dall'involuppo di volo, nella quale il governo del velivolo è drasticamente compromesso. Il pilota deve interiorizzare e rendere istintiva questa evenienza non associandola semplicisticamente alla bassa velocità, quanto più in generale ad una scorretta gestione degli assetti, dell'incidenza, e dei conseguenti carichi alari sopportati dal velivolo. Il pilota deve altresì riconoscere molto bene, e tempestivamente, i "sintomi precursori" dello stallo, e padroneggiare le tecniche di pilotaggio più appropriate per ricondurre il velivolo in condizioni sicure. Infine, il pilota deve saper gestire con abilità e precisione la rimessa del velivolo da uno stallo conclamato. In più, lo stallo in virata è caratterizzato da una sostanziale asimmetria di comportamento delle semiali, attribuibile soprattutto alla loro diversa velocità all'aria. Anche in questo caso il pilota deve dimostrare di conoscere molto bene sia i "precursori" che le tecniche di rimessa. Capacità di coordinazione e corretta gestione dell'energia dinamica e potenziale risultano quindi strategiche. <u>L'esaminatore valuta il pilota anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. E' gratificante costatare la familiarità con queste procedure di riconoscimento e rimessa, così come risulta estremamente apprezzabile la reale consapevolezza del pilota circa il rischio associato a</u>

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	--	--

	<u>questo particolare tipo di eventi, ed il ruolo determinante sostenuto dall'altezza rispetto al suolo e/o a eventuali ostacoli.</u>								
	Il candidato può essere chiamato a gestire assetti inusuali del velivolo. In questo caso, nella maggior parte delle situazioni previste dai limiti operativi dei velivoli VDS a motore, determinate anche dalle sostanziali caratteristiche di stabilità statica e dinamica dei più diffusi velivoli scuola, la cosa migliore da fare è “centralizzare i comandi e impostare una leggera pressione della barra a picchiare” affinché l'aereo tenda da solo a riassumere un assetto ed una velocità compatibili con la rimessa. Solo allora sarà necessario e possibile intervenire per una rimessa sicura del velivolo. Ovviamente la condizione necessaria e indispensabile sarà quella di avere una quota adeguata!! <u>L'esaminatore giudica il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Osserva quello che fa il candidato Sempre !</u>								
H	<table border="0"> <tr> <td>DISCESA</td><td>• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione durante tutto il percorso</td></tr> <tr> <td>I) CON E SENZA POTENZA</td><td>• trim per la velocità nominale inclusa la migliore velocità di planata</td></tr> <tr> <td>II) VIRATE DISCENDENTI</td><td>• virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione</td></tr> <tr> <td>III) LIVELLAMENTO</td><td>• riportare l'aereo in volo rettilineo e livellato in configurazione di crociera al livello/ altitudine previsti</td></tr> </table>	DISCESA	• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione durante tutto il percorso	I) CON E SENZA POTENZA	• trim per la velocità nominale inclusa la migliore velocità di planata	II) VIRATE DISCENDENTI	• virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione	III) LIVELLAMENTO	• riportare l'aereo in volo rettilineo e livellato in configurazione di crociera al livello/ altitudine previsti
DISCESA	• mantenere il controllo direzionale e la coordinazione durante tutto il percorso								
I) CON E SENZA POTENZA	• trim per la velocità nominale inclusa la migliore velocità di planata								
II) VIRATE DISCENDENTI	• virare verso le direzioni date mantenendo la coordinazione, la velocità e l'angolo di inclinazione								
III) LIVELLAMENTO	• riportare l'aereo in volo rettilineo e livellato in configurazione di crociera al livello/ altitudine previsti								

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

Sezione 3 – BIPOSTO: Procedure in rotta (A SCELTA)

A	PIANO DI VOLO, STIMA E LETTURA DELLA MAPPA	• completare tutti gli elementi della pianificazione VFR per la rotta prescritta con particolare riferimento alle altitudini pianificate e ai livelli di sicurezza operativa • identificare la posizione visivamente facendo riferimento alle caratteristiche del terreno e alla mappa
B	MANTENIMENTO DELL'ALTITUDINE, DELLA ROTTA E DELLA VELOCITÀ	• controllare l'aereo utilizzando tecniche di volo ad assetto visivo • mantenere l'altezza di rotta e la velocità calcolate nel registro di navigazione o consigliato all'Esaminatore entro i limiti prescritti
C	ORIENTAMENTO, STRUTTURA DELLO SPAZIO AEREO, TEMPISTICA	• mantenere la consapevolezza del terreno circostante, degli ostacoli e delle restrizioni spazi aerei • navigare tramite rotte calcolate, velocità al suolo e tempo
D	DEVIAZIONE VERSO L'AEROPORTO ALTERNATIVO PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE	• calcolare la direzione, la velocità al suolo, l'ETA e il carburante necessario durante qualsiasi deviazione non programmata • calcolare l'altitudine di sicurezza per la rotta verso la nuova destinazione • mantenere la rotta, l'altitudine e la velocità calcolate nel registro di navigazione o consigliate all'esaminatore entro i limiti prescritti
E	GESTIONE DEL VOLO CONTROLLI, SISTEMI DI ALIMENTAZIONE E FORMAZIONE DI GHIACCIO NEL CARBURATORE, ECC.	• completare tutti i controlli e le esercitazioni necessarie • impostare la potenza del motore per le prestazioni di crociera • regolare e monitorare il consumo di carburante per autonomia • effettuare controlli regolari per la formazione di ghiaccio nel carburatore, se necessario • dimostrare una buona abilità di pilotaggio e gestione della cabina di pilotaggio
F	CONFORMITÀ ATC E PROCEDURE R/T	• impostare e controllare gli altimetri in base all'impostazione di pressione QNH locale o standard, come appropriato • mantenere una comunicazione bidirezionale R/ T utilizzando una fraseologia corretta • ottenere autorizzazioni ATC o informazioni di volo, a seconda dei casi • rispettare le autorizzazioni e le istruzioni ATC quando richiesto

Sezione 4 – BIPOSTO: Procedure di avvicinamento e atterraggio (A SCELTA)

A	PROCEDURE DI ARRIVO ALL'AEROPORTO	• impostare gli altimetri e verificare in base alla lista di controllo o secondo necessità • rispettare la procedura di arrivo • mantenere un'adeguata vigilanza e prevenzione delle collisioni
B	PREVENZIONE DELLE COLLISIONI <i>PROCEDURE DI VIGILANZA</i>	• mantenere un controllo sistematico del traffico • adottare una strategia di volo che riduca i rischi di collisione
C	ATTERRAGGIO DI PRECISIONE <i>ATTERRAGGIO SU CAMPO CORTO, VENTO TRASVERSALE, SE DISPONIBILI CONDIZIONI ADATTE</i>	• considerare le condizioni meteorologiche e del vento, la superficie di atterraggio e gli ostacoli • pianificare e seguire lo schema del circuito e l'orientamento con l'area di atterraggio • dallo schema del circuito stabilire l'approccio consigliato con una configurazione che regola la velocità e la velocità di discesa per mantenere un avvicinamento stabilizzato
D	ATTERRAGGIO SENZA FLAP	• raggiungere l'area di atterraggio selezionata alla velocità consigliata
E	AVVICINAMENTO ALL'ATTERRAGGIO CON POTENZA AL MINIMO	• regolare la discesa e la flare per ottenere un atterraggio sicuro con un'adeguata correzione della deriva e del vento laterale • mantenere il controllo direzionale dopo l'atterraggio e applicare i freni per rullaggio sicuro • completare tutti i controlli e le esercitazioni necessarie
	Dopo aver correttamente impostato il sottovento e completata la base, viriamo in finale. Il candidato deve saper impostare una discesa stabilizzata, operando tutte le correzioni necessarie a mantenerla tale. In prossimità del suolo il pilota imposterà la “flare” che consentirà al velivolo di toccare con l'assetto e la velocità corretti, cominciando così la fase di rallentamento fino alla velocità di rullaggio, evitando di frenare bruscamente. Salvo casi di emergenza, la frenata sarà modulata così da evitare inutili stress alla struttura del velivolo, e all'equipaggio. <u>L'esaminatore giudica il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Osserva quello che fa il candidato Sempre !</u>	
F	TOCCA E VAI	• mantenere il controllo direzionale • eseguire le modifiche di configurazione richieste (retrazione del flap, ecc. • applicare la potenza adeguata per il decollo
G	RIATTACCATA DA BASSA ALTEZZA	• eseguire una decisione tempestiva di interrompere l'avvicinamento

	• applicare la potenza e il controllo appropriati dell'assetto dell'aereo per avviare una manovra sicura; salire mantenendo la coordinazione e la direzione • regolare la configurazione e la velocità per ottenere una salita positiva a VY o VX, a seconda dei casi • mantenere la potenza di decollo fino al raggiungimento di un'altitudine di manovra sicura e quindi regolare la configurazione e la velocità di salita normali
	La riattaccata, a differenza di quello che sovente si pensa, è una delle manovre più “nobili” che possa mettere in atto un pilota; la decisione di riattaccare, di solito, segue la constatazione da parte del pilota che uno, o più parametri, non sono compatibili con un finale sicuro La sequenza della riattaccata è di solito la seguente: • si interrompe la discesa agendo contestualmente su potenza e assetto fino a livellare; • si aumenta gradualmente la potenza fino a quella di decollo; • si attende un aumento significativo della IAS sempre in volo livellato; • infine si imposta una velocità di salita (preferibilmente nell'intorno della Vy) fino ad ottenere un vario positivo; nella fase iniziale della riattaccata non dobbiamo preoccuparci se i flaps sono completamente estesi, velocità costante e vario positivo ci faranno raggiungere una quota sicura per poi ridurre gradualmente i flaps. Mai retrarre completamente i flaps all'inizio della salita ma ridurli in funzione di quanto scritto nel Manuale di Volo <u>L'esaminatore giudica il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Osserva quello che fa il candidato Sempre !</u>
H	CONFORMITÀ ATC E PROCEDURE R/T • ottenere e rispettare le informazioni fornite dalla radio utilizzando la corretta fraseologia R/ T • regolare il circuito/ velocità del circuito per mantenere la distanza con il resto del traffico nel circuito • mantenere la consapevolezza del traffico circostante tramite R/ T e scanning dello scenario
	Il rullaggio al parcheggio avviene alla stessa velocità che ci ha precedentemente condotto al punto attesa. Prestare sempre la massima attenzione agli ostacoli, ad altri velivoli, e alle persone che possono essere presenti (anche se non dovrebbero) nell'area di parcheggio. Ricordiamo che si sta “guidando un'auto larga 10 metri!”. Giunti infine al parcheggio frenate l'aereo, riposizioniamo le superfici aerodinamiche a riposo, spegniamo tutte le utenze e il motore, inseriamo lo spinotto di sicura nella maniglia del paracadute balistico (se presente), e infine diamo una mano al passeggero a sbarcare dal velivolo in sicurezza!

 AERO CLUB D'ITALIA	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

	<u>L'esaminatore giudica il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Sarà gratificante il sorriso e la tranquillità del passeggero dopo il volo (..così come sarà confortante il cenno di apprezzamento dell'esaminatore in caso di esame)!</u>
I	AZIONI DOPO IL VOLO • ispezione post volo • messa in sicurezza dell'aereo • compilare tutta la documentazione necessaria

	Corso VDS Multi Assi Ala Fissa MANUALE ESAMINATORE DI VOLO	FEM VDS MAAF 26020
--	---	--------------------------

Sezione 5: BIPOSTO: Procedure di emergenza

A	SIMULAZIONE DI GUASTO AL MOTORE DOPO IL DECOLLO • stabilire la migliore velocità di planata senza indugio
	Il candidato può essere chiamato a gestire una emergenza simulata. In questo caso deve saper operare tutta la sequenza classica prevista in questi casi: • livellare l'aereo; • impostare la velocità di massima efficienza; • individuare velocemente una superficie ed una traiettoria sicura dove atterrare considerando la direzione del vento; • procedere con l'avvicinamento al posto prescelto individuando il c.d. "punto chiave"; • gestire l'avvicinamento al campo d'emergenza e agire opportunamente sui flaps (se presenti) per correggere la rampa e/o ridurre la IAS in prossimità del contatto. E' fondamentale mantenere sempre la velocità di massima efficienza, e/o comunque superiore a quella di stallo! <u>L'esaminatore giudica il candidato anche dall'atteggiamento tenuto in questa fase. Osserva quello che fa il candidato Sempre !</u>
B	ATTERRAGGIO FORZATO SIMULATO • scegliere un'area di atterraggio adatta tenendo conto della superficie di atterraggio, dell'ambiente circostante e della velocità/direzione del vento • pianificare la discesa per raggiungere un avvicinamento sicuro all'area di atterraggio scelta in modo che sia probabile un atterraggio sicuro <i>Da considerarsi come prova in alternativa</i>
C	ATTERRAGGIO PRECAUZIONALE SIMULATO • scegliere un'area di atterraggio adatta tenendo conto della superficie di atterraggio, dell'ambiente circostante e della velocità del vento • pianificare la discesa per raggiungere un avvicinamento sicuro all'area di atterraggio scelta <i>Da considerarsi come prova in alternativa</i>
D	EMERGENZE SIMULATE • analizzare situazioni di emergenza o anomale e formulare misure appropriate piano • effettuare chiamate di emergenza R/ T adeguate (fornite all'esaminatore ma non trasmesse) • informare l'ATC della situazione di emergenza pratica e dell'assistenza richiesta (ove appropriato) <i>Da considerarsi come prova in alternativa</i>
E	DOMANDE ORALI • dimostrare la conoscenza della manutenzione, del funzionamento, della gestione delle emergenze e delle limitazioni dell'aereo utilizzato

	Corso VDS/VM CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE AL TRASPORTO DEL PASSEGGERO CHECKLIST PROVA PRATICA	Revisione 202602-0
---	---	-----------------------

ESAME PER IL CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE AL TRASPORTO DEL PASSEGGERO

CHECKLIST PROVA PRATICA

SCUOLA VDS N		DATA
CANDIDATO		
DOCUMENTO IDENTITA'		
VELIVOLO ID E TIPO		
ESAMINATORE		
CAMPO VOLO /ORARIO		

ELEMENTI ESSENZIALI DI VALUTAZIONE	IDONEO	NON IDONEO
SEZIONE 1: PRE-VOLO E PARTENZA		
PIANIFICAZIONE DEL VOLO: BRIEFING VOLO TRASFERIMENTO ED ABBANDONO RAPIDO DEL MEZZO		
CONTROLLI PREVOLO: USO CHECKLIST , CURA DEL PASSEGGERO E SICUREZZA OPERAZIONI AL SUOLO		
SEZIONE 2: MANOVRE GENERALI (A SCELTA)		
MANOVRE POSSIBILI: VIRATE ACCENTUATE, VOLO LENTO, MANTENIMENTO VELOCITA' E QUOTA, STALLO, RIMESSA DA ASSETTI INUSUALI		
SEZIONE 3: PROCEDURE IN ROTTA (A SCELTA)		
PIANIFICAZIONE ATTERRAGGIO ALTERNATO (IN LOCALE): STIMA TEMPO E DIREZIONE, LETTURA MAPPA		
SEZIONE 4: PROCEDURE DI EMERGENZA		
SIMULATA PIANTATA MOTORE: AZIONI IMMEDIATE, INDIVIDUAZIONE AREA ATTERRAGGIO, CONTROLLI		
SEZIONE 5: PROCEDURE DI AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO		
ATTERRAGGIO: ACCURATEZZA E SICUREZZA DELLA TECNICA DI PILOTAGGIO E ATTERRAGGIO		
POST ATTERRAGGIO: RULLAGGIO AL PARCHEGGIO, ARRESTO MOTORE E MESSA IN SICUREZZA VELIVOLO		
NOTE 		

ESITO FINALE ☐ IDONEO ☐ NON IDONEO	L'ESAMINATORE AECI
--	---------------------------

PAGINA INTENZIONALMENTE BIANCA