



Sicurezza Volo

Febbraio 2018



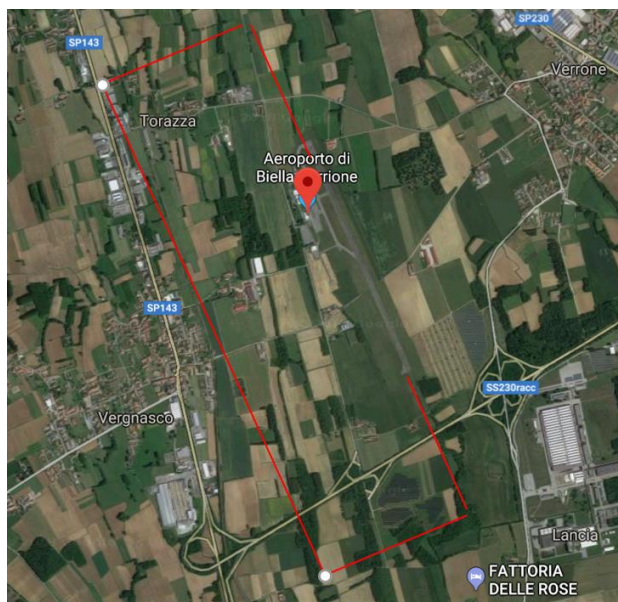
Circuito a Biella

A seguito delle richieste dell'ENAV per evitare i rischi legati alla breve distanza tra il circuito aeroportuale e l'area di esercitazione al tiro militare di Massazza, l'aeroporto di Biella ha modificato il circuito di atterraggio prevedendone uno obbligatorio con NOTAM C1122/17.

REF AIP AD 2 LILE 1-6 QUADRO 22
'PROCEDURE DI VOLO' PUNTO 4.2 'ATTIVITA'
DI CIRCUITO' CAMBIA COME SEGUE:

CIRCUITO SEMPRE AD OVEST DELLA RWY:

- A) VIRATA A DESTRA PER RWY16 MAX 1500FT AGL
- B) VIRATA A SINISTRA PER RWY34 MAX 1500FT AGL



In pratica questo significa che i circuiti sono ammessi SOLO ad OVEST del campo a prescindere dall'attivazione o meno del Poligono di Candelo Massazza e che la quota massima in circuito è di 1500 ft AGL (2500 ft AMSL).

L'atterraggio per pista 16, il più utilizzato, prevede quindi esclusivamente un circuito destro e con virate a destra, mentre l'atterraggio per 34 prevede esclusivamente un circuito sinistro, con virate a sinistra. E' sempre possibile richiedere un lungo finale 16 da Biella Nord.

La quota standard rimane 1900 ft in sottovento.

COME EFFETTUARE L'INGRESSO IN CIRCUITO DESTRO RWY 16 (in caso di più aeromobili presenti in circuito)

DA VIVERONE SUD

Avvicinarsi al campo con angolo di 45° ed effettuare l'ingresso in circuito

DA IVREA

Preferibile portarsi su VIVERONE ed avvicinarsi al campo con angolo di 45°

DA BIELLA NORD

Sorvolare la verticale campo ed inserirsi in sottovento destro 16

DA COSSATO

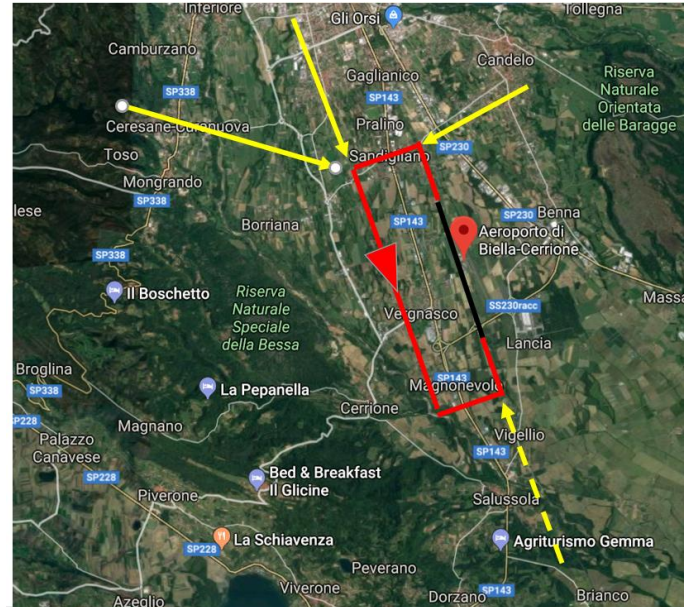
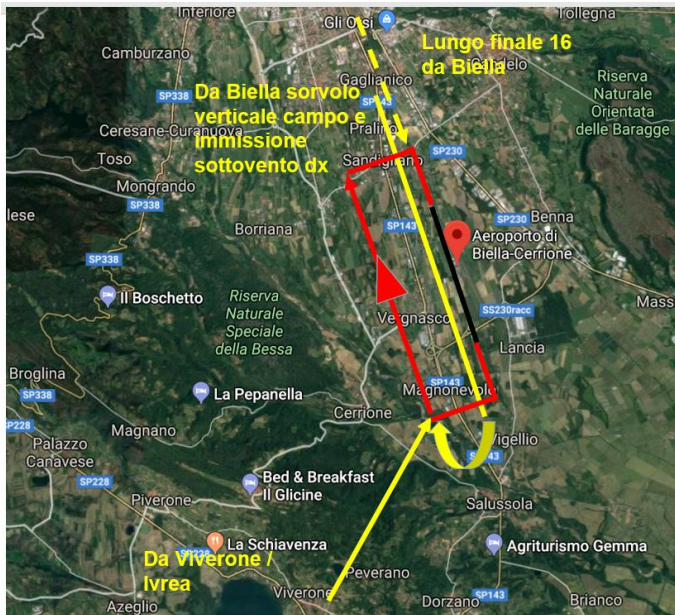
Preferibile portarsi su BIELLA NORD e poi sorvolare la verticale campo ed inserirsi in sottovento destro 16



sicurezzavolo@aeroclubnovara.it



Sicurezza Volo



COME EFFETTUARE L'INGRESSO IN CIRCUITO SINISTRO RWY 34 (in caso di più aeromobili presenti in circuito)

Da VIVERONE SUD

Preferibile e consigliabile portarsi a NW del campo ed avvicinarsi al campo con angolo di 45° ed effettuare l'ingresso in circuito

DA IVREA

Preferibile e consigliabile portarsi a NW del campo ed avvicinarsi al campo con angolo di 45° ed effettuare l'ingresso in circuito

DA BIELLA NORD

Assumere la prua parallela ed opposta alla pista attiva per inserirsi direttamente in sottovento sinistro 34

DA COSSATO

Preferibile portarsi su BIELLA NORD e poi sorvolare la verticale campo ed inserirsi in sottovento sinistro 34 oppure attraversare il braccio di decollo 34 ed inserirsi nella controbasse sinistra 34

Se avete dubbi, rivolgetevi ad un istruttore dell'aeroclub di Biella. Saranno lieti di fornirvi chiarimenti. Il club ha anche esposto alcune note utili con immagini in bacheca. Non esitate anche, in caso di dubbio in volo, a chiedere informazioni via radio: Gli operatori sono lì per quello!

Acqua nel serbatoio

Recentemente durante gli spurghi del serbatoio durante le fasi di pre-volo diversi piloti hanno segnalato la presenza di acqua. Questo anche nel pomeriggio, dopo che l'aereo aveva già volato al mattino ed era fermo da 2-3 ore sul piazzale.

Sappiamo bene che la condensa è un fattore naturale e che quindi è **NECESSARIO** effettuare la verifica della presenza di contaminanti nel carburante **PRIMA DI OGNI VOLO** e **DOPO OGNI RIFORNIMENTO**. Fatelo prima di muovere l'aereo e, se è stato mosso o appena rifornito, attendete qualche minuto prima di effettuare l'operazione. L'acqua ha un peso specifico di 1 Kg/l mentre il carburante di 0,7, quindi se i due liquidi sono miscelati dal movimento con una breve attesa vedrete l'acqua accumularsi sul fondo della vostra

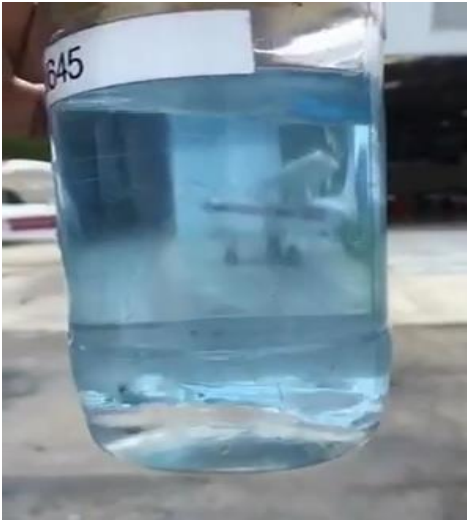


sicurezzavolo@aeroclubnovara.it



Sicurezza Volo

provetta mentre il carburante rimarrà nella parte superiore.



Non abbiate timore a scaricare 1 o 2 litri di carburante se quello che vedete nel bicchierino non vi convince perché contiene particelle di sporco, appare torbido o (non stupitevi) è solo acqua. Non è infatti improbabile che vi capiti di estrarre 1-2 bicchierini di sola acqua con tracce di carburante.



E finché non si è sicuri che i campioni prelevati non contengono solo carburante pulito **NON SI VA IN VOLO.**

La presenza di contaminanti nel carburante può causare cali di potenza, fino anche all'arresto del motore.

Vi consiglio di cliccare su questa immagine per vedere un video interessante



Alcune delle cause di formazione di condensa nel serbatoio non sono evitabili, ma altre sì. Se per esempio rifornite utilizzando delle taniche che si trovavano nello sgabuzzino, è probabile che contengano acqua. Soprattutto se le taniche non erano piene fino all'orlo, e hanno quindi dato spazio ad aria, carica di umidità, che ha potuto condensare. La raccomandazione è quindi:

- Utilizzare sempre tutta la tanica, quando possibile, senza lasciare nel gabbietto taniche a metà (anche per motivi di sicurezza legati alle norme antincendio).
- Se dovete usare una tanica che non è stata riempita da un benzinaio poco prima, non aspirate tutto il carburante e aspettate alcuni minuti prima di fare uno spurgo del serbatoio.

Commenti? Aggiunte? Idee? Inviateli a sicurezzavolo@aeroclubnovara.it e li condivideremo!

CONFERMA DI AVER LETTO [CLICCANDO QUI](#)
o rispondendo a questa e-mail



sicurezzavolo@aeroclubnovara.it