

Data di emissione: xx.xx.2023	Data di entrata in vigore: xx.xx.2023	In vigore: Fino a nuovo avviso
Base giuridica: Articolo 33 della legge sull'aviazione (864/2014)		
Le sanzioni in caso di non conformità con il presente regolamento vengono stabilite come segue: Articoli 175 e 178 della legge sull'aviazione (864/2014)		
Informazioni sulla modifica: Il presente regolamento abroga il regolamento AIR M2-19 dell'amministrazione per la sicurezza aerea dell'amministrazione finlandese per l'aviazione civile del 12 febbraio 1981, intitolato "Requisiti per gli aeromobili a motore in attività di traino", e ritira il documento di servizio di informazione aeronautica AIR T2-4 rilasciato lo stesso giorno, intitolato "Approvazione di aeromobili a motore per il trasporto di alianti".		

REQUISITI PER GLI AEROMOBILI A MOTORE IN ATTIVITÀ DI TRAINO

1	CAMPO DI APPLICAZIONE.....	1
2	APPROVAZIONE DI UN AEROMOBILE DA TRAINO.....	1
3	REQUISITI TECNICI.....	2
4	CONVALIDA DELLE APPROVAZIONI STRANIERE.....	4
5	DEROGHE	4

1 CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica agli aeromobili da traino a motore immatricolati in Finlandia che, conformemente all'allegato I del regolamento di base dell'AESA,¹ o altre disposizioni, sono escluse dal campo di applicazione del regolamento UE. Tuttavia, il presente regolamento non si applica agli alianti, di cui si parla separatamente dalla regola OPS M2-9, né ai veicoli aerei senza equipaggio.

2 APPROVAZIONE DI UN AEROMOBILE DA TRAINO

2.1 Solo gli aeromobili approvati per le operazioni di traino possono essere utilizzati per tale scopo. Per l'approvazione, deve essere dimostrato all'Agenzia finlandese per i trasporti e le comunicazioni che l'aeromobile soddisfa i requisiti di cui al punto 3. Inoltre, deve essere presentato all'Agenzia l'allegato sulle operazioni di traino al manuale di volo o al manuale di istruzioni di volo.

2.2 L'allegato sulle operazioni di traino deve indicare:

¹ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (versione ai sensi della GU L 212 del 22.8.2018, da pag. 1 pag. 122)

- a) l'attrezzatura supplementare necessaria per l'attività di traino (se nell'attività di traino può essere utilizzata solo un determinato tipo di elica, va menzionato)
- b) istruzioni per l'installazione e la manutenzione dell'attrezzatura di traino
- c) restrizioni operative e dati sulle prestazioni applicabili all'attività di traino
- d) misure di emergenza se si discostano da quelle specificate altrove nel manuale di volo o nel manuale di istruzioni di volo.

2.3 Se l'attrezzatura di traino dell'aeromobile soddisfa i requisiti della specifica di certificazione EASA CS-22 o delle norme tedesche ultraleggere *Bauvorschriften für Ultraleichtflugzeuge des DAeC* (BFU) o *Lufttüchtigkeitsforderungen für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge* (LTF-UL), si ritiene conforme altresì ai requisiti del presente regolamento.

3 REQUISITI TECNICI

3.1 Struttura

Deve essere dimostrato mediante calcoli di resistenza e carichi di prova che la struttura dell'aeromobile trainante è in grado di sopportare il carico massimo sul rilascio del rimorchio come definito al punto 3.6.2 del presente documento.

3.2 Caratteristiche di controllo

L'aeromobile trainante deve essere sotto controllo al momento del traino. La conformità ai requisiti relativi alle caratteristiche di controllo è dimostrata dalle prove di volo (cfr. punto 3.5).

3.3 Velocità di traino

La velocità minima del traino e la migliore velocità di salita dello stesso sono determinati dai voli di prova. La velocità minima del traino non può essere inferiore a 1,3 volte la velocità di stallo dell'aeromobile trainante o trainato, a seconda di quale sia maggiore.

3.4 Rendimento

La velocità di decollo della combinazione di rimorchio alla sua massa massima deve essere sufficiente per la controllabilità e la manovrabilità dell'aliante. La combinazione di traino deve raggiungere un'altezza di 360 m entro quattro minuti dal decollo in condizioni normali.

3.5 Prove di traino

Al fine di determinare le prestazioni e le caratteristiche di volo, deve essere effettuato un numero sufficiente di prove di traino e deve essere conservata una registrazione del volo di prova.

Inoltre, le prove di traino devono essere effettuate assicurando che l'aeromobile trainato sia un aliante con la massa massima per la quale è richiesta l'approvazione. Inoltre, le prove di traino devono essere effettuate a diverse velocità di traino (cfr. punto 3.3).

Tuttavia, se l'aeromobile dispone già di un certificato di omologazione estero conforme a una norma accettabile che include un'approvazione per il traino, non sono richiesti voli di prova separati in Finlandia.

3.6 Gancio di traino

3.6.1 Il gancio di traino deve essere di un tipo omologato conformemente all'EASA CS-ETSO 2C513 o equivalente, o approvato separatamente dall'Agenzia finlandese per i trasporti e le comunicazioni.

3.6.2 Il gancio di traino deve essere montato sull'aeromobile trainante in modo da poter resistere alle seguenti forze in direzione dell'asse longitudinale dell'aeromobile direttamente verso la parte posteriore e ad un angolo di 20° verso il basso, un angolo di 20° verso l'alto e un angolo di 20° sui lati:

- 1,5 volte la forza di quella massima ammissibile dell'anello debole, o
- se non vi è alcuna restrizione sulla resistenza massima dell'anello debole, 1,2 volte il peso massimo ammissibile dell'aeromobile trainato o trainante, a seconda di quale sia più leggero.

3.6.3 Se l'attacco del gancio di traino non dispone di un'omologazione precedente, le sue parti di montaggio devono essere sottoposte a una prova di resistenza. In alternativa, deve essere dimostrato, computazionalmente o con valori materiali accettati, che le parti di montaggio soddisfano i requisiti specificati.

3.6.4 La distanza dietro il gancio di traino deve essere tale che il cavo di traino sia libero di girare in un'area a forma di cono parallela all'asse longitudinale dell'aeromobile. Il grado di metà dell'angolo centrale del cono deve essere di 20°.

3.6.5 La leva di sgancio nella cabina di pilotaggio deve essere facilmente accessibile e la forza di sgancio non può superare i 200 N quando il gancio di traino è soggetto al carico limite specificato al punto 3.6.2. La dimensione e la forma della leva di sgancio devono essere adeguate per garantire che sia facilmente possibile raggiungere la forza richiesta di 200 N (= forza di sgancio massima ammissibile). Deve essere possibile azionare la leva con la stessa mano della leva dell'acceleratore, ma quando le cinture di sicurezza sono strette non si deve provare a raggiungerle.

3.7 Altre attrezzature

Oltre al normale equipaggiamento, l'aeromobile trainante deve anche essere dotato di:

- indicatore di temperatura della testa della bombola per la temperatura critica determinata nelle prove di raffreddamento
- cinture di sicurezza delle spalle o cinture a tre punti per ogni sedile utilizzato durante le operazioni di traino
- un numero di specchi retrovisori necessario o di un display della telecamera, da cui l'aeromobile rimorchiato è continuamente visibile in tutte le posizioni specificate al punto 3.6.2. senza la necessità per il pilota di girare significativamente la testa
- allegato sulle operazioni di traino al manuale di volo o al manuale istruzioni di volo.

4 CONVALIDA DELLE APPROVAZIONI STRANIERE

Su richiesta, l'Agenzia finlandese per i trasporti e le comunicazioni può convalidare l'approvazione di un gancio di traino straniero se l'approvazione è un'approvazione BFU o LTF-UL rilasciata dall'autorità tedesca per l'aviazione o da un'organizzazione da essa autorizzata, o un'approvazione conforme alla norma UL2 o ai requisiti equivalenti rilasciati dall'autorità aeronautica della Repubblica Ceca o dalla sua organizzazione autorizzata.

5 DEROGHE

L'Agenzia finlandese dei trasporti e delle comunicazioni può, su richiesta, concedere deroghe ai requisiti del presente regolamento se ritiene che le deroghe siano necessarie e che il livello di sicurezza corrispondente allo scopo del regolamento sia raggiunto con mezzi proposti dal richiedente.