



# AERO CLUB "F. BARACCA"

LUGO DI ROMAGNA

REGOLAMENTO PILOTI

## REGOLAMENTO PILOTI

<b>1</b>	<b>GENERALE</b> .....	PAG. 2
1.1	RESPONSABILITÀ DEL PILOTA.....	PAG. 2
1.2	AUTORIZZAZIONE AL VOLO.....	PAG. 2
1.3	PRESA IN CONSEGNA DELL'A/M.....	PAG. 2
1.4	RESPONSABILE DI LINEA.....	PAG. 3
1.5	SEGNALAZIONE ANOMALIE.....	PAG. 3
1.5.1	DI TERZI.....	PAG. 3
1.5.2	DEL PILOTA.....	PAG. 3
<b>2</b>	<b>CATEGORIE VOLI</b> .....	PAG. 4
2.1	VOLO D'ISTRUZIONE.....	PAG. 4
2.2	VOLO TURISTICO.....	PAG. 4
2.3	VOLO ACROBATICO.....	PAG. 4
<b>3</b>	<b>ATTIVITA' DI VOLO</b> .....	PAG. 5
3.1	PILOTI "CORRENTI".....	PAG. 5
3.2	PILOTI "NON CORRENTI".....	PAG. 5
3.3	PILOTA DI "SICUREZZA" E PILOTA ACCOMPAGNATORE.....	PAG. 5
3.4	CHECK PEIORDICO.....	PAG. 6
<b>4</b>	<b>PASSAGGERI</b> .....	PAG. 6
4.1	CONOSCENTI E AMICI.....	PAG. 6
4.2	PASSEGGERI VDS o "SCONOSCIUTI".....	PAG. 6
<b>5</b>	<b>UTILIZZO AEREI E CONDUZIONE VOLI</b> .....	PAG. 7
5.1	CONDIZIONI METEO ED AMBIENTALI.....	PAG. 7
5.2	ZONE DI ATTIVITÀ DI VOLO.....	PAG. 7
5.3	VOLO IN FORMAZIONE E PASSAGGI SUL CAMPO.....	PAG. 7
5.4	RIPRESE FOTOGRAFICHE/VIDEO.....	PAG. 7
5.5	MANIFESTAZIONI.....	PAG. 7
<b>6</b>	<b>SANZIONI</b> .....	PAG. 8
<b>7</b>	<b>MANSIONI VARIE</b> .....	PAG. 8
7.1	STAZIONE RADIO FSS.....	PAG. 8
7.2	CAMPAGNOLE ED ESTINTORI MOBILI E FISSI.....	PAG. 8
7.3	VOLO IN FORMAZIONE E PASSAGGI SUL CAMPO.....	PAG. 8
7.4	RIFORNIMENTO.....	PAG. 8

REV.	DATA	PAGINE MODIFICATE	AUTORIZZATO DA:	INSERITO DA:

	<b>AERO CLUB "F. BARACCA"</b> <i>LUGO DI ROMAGNA</i>	
		<b>REGOLAMENTO PILOTI</b>

## INTRODUZIONE

Questo documento descrive le regole che l'AEROCLUB "F. BARACCA" di Lugo di Romagna (RA) impone a tutti i Piloti che utilizzano gli aerei in esercizio.

Il presente regolamento è in vigore dalla data di emissione e scade a una successiva revisione.

È compito del Pilota assicurarsi di essere in possesso dell'ultima revisione e di averne completa conoscenza.

Il Pilota è sempre e comunque responsabile di operare in conformità a questo regolamento.

### 1. GENERALE

È considerato Pilota agli effetti di questo Regolamento una persona che sia titolare delle licenze previste dalle normative vigenti e che sia Socio di tipo Pilota dell'Aeroclub "F. BARACCA"

#### 1.1 Responsabilità del Pilota

- Il Pilota è responsabile del volo che intraprende dal momento in cui decide di partire e firma il QTA (quaderno tecnico dell'aereo di presa in consegna dell'aereo), fino al momento della firma di riconsegna del QTA.
- Il Pilota è responsabile e garante della conduzione del volo secondo le normative vigenti e nel rispetto delle regole di questo regolamento.

#### 1.2 Autorizzazione al volo

L'AEROCLUB "F. BARACCA" autorizza al volo il Pilota che:

- sia in possesso di licenza valida e abilitazione all'impiego della macchina che intende utilizzare.
- abbia i requisiti di attività svolta.
- decolli per un volo ammesso in base alla propria categoria di appartenenza.
- sia in regola con la quota sociale.
- abbia un credito sul proprio conto al momento della presa in consegna dell'aereo o si impegna a pagare al termine del volo

Il pilota, nel momento della presa in consegna dell'aereo, si rende garante che le condizioni sopra riportate siano soddisfatte.

L'AEROCLUB "F. BARACCA" ha il diritto insindacabile di non consegnare un aereo o interrompere l'attività di un aereo a un socio qualora una delle condizioni sopra riportate non risulti soddisfatta oppure per ragioni di sicurezza o, in casi di grave e comprovata necessità, per motivi di ordine superiore (impiego degli aerei per operazioni di protezione civile, richiesta di servizi da parte di autorità, necessità di compiere operazioni non previste di importanza strategica per il Club, ecc.).

#### 1.3 Presa in Consegna A/M

Un aereo è affidato al Pilota dal momento della firma del QTA, fino al momento della firma per riconsegna dell'aereo. Durante questo periodo il Pilota è responsabile del volo e di ogni altra operazione compiuta.

Chi vola su velivolo CAP10B è tenuto inoltre a compilare anche il Registro complementare in cui è obbligatorio riportare i seguenti dati: peso pilota e passeggero/istruttore, peso carburante imbarcato, peso al decollo e dopo il volo i fattori di carico positivo e negativo raggiunti durante il volo.

	<b>AERO CLUB "F. BARACCA"</b> <i>LUGO DI ROMAGNA</i>	
		<b>REGOLAMENTO PILOTI</b>

In caso di eventi eccezionali (dirottamenti, avarie, impossibilità di rientrare alla base o di proseguire il volo per qualunque ragione), il Pilota è tenuto a dare tempestiva comunicazione all'AERO CLUB ed eventualmente consultarsi con il Responsabile di Linea sul da farsi. La presa in consegna di un aereo senza la compilazione e firma dell'apposito log, non è ammessa.

#### 1.4 Responsabile di Linea (R.L.)

Il responsabile, designato dal Consiglio Direttivo, è il rappresentante dell'esercente sulla linea di volo e ne ha la piena autorità.

Il R.L. decide relativamente all'inizio e al termine dell'attività e all'assegnazione di un aereo a un pilota, nei casi in cui è previsto che il pilota debba avere la sua autorizzazione.

Di norma questo compito è svolto dall'istruttore presente, in sua assenza rivolgersi al Signor Bandera.

Il R.L. ha la facoltà di interrompere l'attività nel suo complesso, in casi di condizioni meteorologiche compromesse o di altro tipo che lo richiedano.

- Il nome del Responsabile di Linea del momento è affisso nel box sottotorre
- Il Responsabile di Linea è una sola persona in un dato momento.
- In assenza di un Responsabile di Linea in servizio, il Pilota può contattare un qualsiasi responsabile di linea per consigli o autorizzazioni.
- La lista e la reperibilità dei Responsabili di Linea è disponibile in segreteria.

#### 1.5 Segnalazione Anomalie

##### 1.5.1.1 Di terzi

- Chiunque può segnalare anomalie nell'uso degli aerei.
- Le segnalazioni sono trasmesse a un Responsabile di Linea o alla segreteria.
- Il Responsabile di Linea che riceve una segnalazione deve annotare la segnalazione con data e ora e deve svolgere un'inchiesta sommaria per accertare immediatamente i fatti e l'eventuale violazione dei regolamenti.
- Il risultato dell'inchiesta viene inserito in archivio.

Il Consiglio direttivo valuta al più presto se l'anomalia segnalata debba comportare una sanzione.

##### 1.5.2 Del Pilota

Ogni Pilota è tenuto a segnalare tempestivamente e comunque immediatamente dopo la conclusione di un volo:

- Inconvenienti o anomalie relativi all'aereo, al motore, alla strumentazione e agli impianti.
- Presunte anomale sollecitazioni inferte alle strutture durante le manovre (superamento G, impatti di notevole forza con volatili, acqua, onde, infrastrutture, ecc.).
- Qualsiasi anomalia riscontrata

Il Pilota deve riportare l'inefficienza nell'apposito spazio nel QTA per segnalare anomalie e/o inconvenienti riscontrati. In particolare chi vola su velivolo CAP10B è tenuto a segnalare il superamento del fattore di carico sia che si sia verificato in volo che a terra (durante la messa in moto).

 <i>Ad majora</i>	<b>AERO CLUB "F. BARACCA"</b> <i>LUGO DI ROMAGNA</i>	
		<b>REGOLAMENTO PILOTI</b>

Il Pilota che non ottempera a questo obbligo mette in pericolo la sicurezza dei Piloti e dei passeggeri che volano successivamente sullo stesso aereo ed è pertanto responsabile, anche penalmente, di ogni omissione.

## 2. CATEGORIE PILOTI

Ogni Pilota rientra in una categoria definita secondo il tipo di volo effettuato: istruzione, turismo ed acrobazia

### 2.1 Volo di istruzione

Un pilota, anche se titolare di LPP(A), può essere in addestramento per sua richiesta o perchè obbligato dalla scadenza dei titoli aeronautici.

Durante il periodo di istruzione se si tratta di attività a normativa JAR-FCL 1, le disposizioni attuative si evincono dal manuale della FTO; qualora si applichi la normativa nazionale, le disposizioni sono nel presente regolamento.

Si ricorda che tutti i velivoli in esercizio all'Aeroclub appartengono alla stessa Classe (SEP) ma è previsto l'addestramento "PER DIFFERENZE", come sancito dalla JAR-FCL 1.215 Appendice 1, (applicando di fatto quanto già la normativa nazionale prevedeva con il DM 467-T) per il "ruotino posteriore", il "passo variabile", il "carrello retrattile" e nel passaggio al CAP 21 quale velivolo monoposto acrobatico.

L'addestramento per "differenza" prevede:

- il corso teorico per la conoscenza del velivolo curato da personale tecnicamente idoneo;
- l'indottrinamento da parte dell'istruttore di volo, titolare dell'addestramento pratico, sul Manuale di Volo;
- l'addestramento in volo secondo il programma previsto per ogni singola "familiarizzazione" o per specifiche manovre propedeutiche al CAP 21;
- la somministrazione al candidato di un questionario a risposta multipla o svolgimento di un colloquio tecnico con istruttore prima del decollo a S.P..

La responsabilità del volo è del FI(A) o Acro incaricato dell'addestramento.

Saranno compilati gli statini e le schede valutative al termine di ogni volo di addestramento; quando il FI(A) o l'Istruttore Acrobatico riterranno il candidato idoneo al decollo controlleranno che sia stato effettuato il colloquio tecnico o il questionario relativo alla conoscenza del velivolo e relativo Manuale di Volo ed effettueranno il briefing pre-decollo.

Il decollo avverrà sotto il controllo del FI responsabile dell'addestramento previo comunicazione al CFI(A) ovvero all'HT.

### 2.2 Volo turistico

Qualsiasi tipo di volo da diporto o di allenamento viene considerato "volo turistico" e si svolge sotto la responsabilità del pilota che ha preso in consegna il velivolo.

### 2.3 Volo acrobatico

Il volo acrobatico è un particolare tipo di attività sportiva, agonistica o non, che viene svolta nel Box Acrobatico secondo norme e tempi previsti dall'AIP Italia.

Questo volo può essere svolto **esclusivamente con velivoli "dedicati": CAP 10 e 21.**

E' prevista una abilitazione acquisita al termine del conseguimento di uno specifico corso di volo che viene svolto su CAP 10 da un istruttore Acrobatico.

 <p><b>AERO CLUB "F. BARACCA"</b></p> <p><i>LUGO DI ROMAGNA</i></p>	
	<b>REGOLAMENTO PILOTI</b>

L'Istruttore Acro abilita il candidato e lo segue fino a che non sia stato completato il processo di consolidamento di tutte le manovre, dell'affinamento della tecnica e delle capacità di gestire in sicurezza tutte le manovre del volo acrobatico.

La parte di addestramento iniziale alle gare sarà seguito dall'istruttore Acro che curerà il programma di preparazione e relativo allenamento alla gara.

L'istruttore, valutato il livello di addestramento ed allenamento raggiunto dai candidati alla gara, darà il "Nulla Osta" alla stessa e informerà il consiglio Direttivo (nella fattispecie il consigliere delegato a questa specifica attività sportiva).

Il prosieguo dell'attività agonistica sarà seguito sempre dall'istruttore acrobatico che monitorerà il progresso per il passaggio alle varie classi di competizione.

Le gare potranno essere sostenute solo da quei piloti che si saranno regolarmente allenati nel corso dell'anno e saranno giudicati "safe" dall'istruttore Acrobatico.

Il passaggio da un aeromobile acrobatico all'altro, anche se all'interno della stessa classe, prevede l'esecuzione di uno specifico programma secondo le modalità descritte al punto 2.1

### **3. ATTIVITA' DEL PILOTA**

#### **3.1 Piloti "correnti"**

Ogni Pilota è "corrente" quando vola con costanza (minimo 3 decolli ed atterraggi negli ultimi 30 giorni) o è allenato, a giudizio dell'Istruttore Acrobatico, qualora si tratti di attività acrobatica. Rispettati i requisiti con la propria attività di volo può agire come Pilota Responsabile secondo la propria categoria.

#### **3.2 Piloti non "correnti"**

I Piloti che non sono correnti secondo le regole descritte, non sono abilitati al volo. Per essere ammessi al volo, i Piloti devono:

- essere addestrati come previsto dal Manuale della FTO se non hanno effettuato l'attività minima periodica (12 ore nell'ultimo anno) ed
- essere sottoposti ad un CHECK con il CFI(A);
- essere sottoposti ad un "recurrent training" con FI(A) in caso di scarso addestramento periodico (più di 30 giorni di inattività) sul velivolo scelto per la successiva attività turistica;
- essere sottoposti ad un addestramento specifico su CAP 10 con Istruttore Acrobatico qualora l'inattività su quest'ultimo o sul CAP 21 superi i 30 giorni.

Il "recurrent training" ed il volo d'addestramento acrobatico DEVONO prevedere anche lo svolgimento di:

- emergenze "piantata motore" simulate dopo il decollo;
- atterraggio di precisione;
- finale ed atterraggio senza flap.

Il CFI(A), il FI(A) o l'Istruttore Acro, al termine del CHECK o dell'addestramento impartito possono:

- Confermare l'idoneità nella categoria;
- Richiedere ulteriore attività in doppio comando prima di riprendere l'attività come Pilota responsabile.

#### **3.3 Pilota di SICUREZZA e Pilota Accompagnatore**

	<b>AERO CLUB "F. BARACCA"</b> <i>LUGO DI ROMAGNA</i>	
		<b>REGOLAMENTO PILOTI</b>

Il Pilota di Sicurezza è una figura contemplata dalla normativa JAR-FCL 1.035 punto (e) e IEM FCL 1.035.

E' un Pilota con licenza in corso di validità che segue il Pilota RESPONSABILE del volo sostituendolo, a livello di responsabilità, nei casi previsti dalle limitazioni di carattere prettamente medico che obbligano la sua presenza a bordo.

Il Pilota di Sicurezza può assumere la responsabilità del volo a suo insindacabile giudizio in ogni momento.

Viene nominato dal CFI(A) e viene informato sulle limitazioni mediche del Pilota che assisterà; l'attività di volo verrà riportata sul suo libretto dei voli.

Su richiesta del Pilota, il volo può essere effettuato con un Pilota Accompagnatore, scelto dall'interessato o indicato dal Responsabile di Linea o suggerito dall'FI(A) presente.

Il pilota Accompagnatore è a tutti gli effetti un passeggero con la PPLA, allenato ma MAI responsabile del volo.

### 3.4 CHECK Periodico

Nel caso di regolare attività periodica annuale (12 ore di cui 6 come pilota responsabile), prima del rinnovo del "Class Rating" il Pilota effettuerà un "Training Flight" con un FI incaricato dal CFI, impropriamente conosciuto come Check periodico.

Il "Training Flight" DEVE prevedere anche lo svolgimento di:

- emergenze "piantata motore" simulate dopo il decollo;
- atterraggio di precisione;
- finale ed atterraggio senza flap.

## 4. PASSEGGERI

### 4.1 Conoscenti e Amici

Sono ospiti del Pilota, che deve assicurarsi che i passeggeri:

- Siano in buona salute;
- Se donne, che non siano incinte oltre il 5° mese;
- Se minorenni, che abbiano l'autorizzazione di un genitore;
- Abbiano ricevuto le informazioni sulla sicurezza relative all'aereo impiegato (qualora così non fosse è fatto obbligo al Pilota di colmare questa lacuna).

### 4.2 Passeggeri VDS o "sconosciuti"

Sono portati in volo su loro richiesta o nell'ambito di iniziative culturali, benefiche o di intrattenimento, pubbliche o private.

L'aero Club "F. Baracca" di Lugo incoraggia tale attività in quanto costituisce fondamentale opera di propaganda del volo, scopo istituzionale degli Aero Club federati all'Aero Club d'Italia ed al CONI, volta ad instillare nelle persone trasportate interesse e un atteggiamento positivo nei riguardi del volo, in generale, e a favorire la loro possibile adesione al Club.

Le persone che lo richiedono possono volare solo con un Pilota che sia stato sensibilizzato sull'importanza della propaganda aeronautica e di provata disciplina in volo.

I passeggeri possono corrispondere al Pilota o in segreteria un contributo a copertura dei costi del volo. Il Pilota opera a puro titolo di pilota privato che esegue un volo di cortesia e non trae alcun utile materiale dallo svolgimento del volo, così come non lo trae l'AERO CLUB di Lugo.

	<b>AERO CLUB "F. BARACCA"</b> <i>LUGO DI ROMAGNA</i>	
		<b>REGOLAMENTO PILOTI</b>

È responsabilità del Pilota assicurarsi che i passeggeri:

- Siano in buona salute;
- Se donne, che non siano incinte oltre il 5° mese;
- Se minorenni, che abbiano l'autorizzazione di un genitore;
- Abbiano ricevuto le informazioni sulla sicurezza relative all'aereo impiegato (qualora così non fosse è fatto obbligo al Pilota di colmare questa lacuna);
- Non presentino segni di squilibrio psichico;
- Non facciano sorgere il sospetto che intendano volare con motivazioni anomale (ispezioni di aree, edifici o luoghi "sensibili", sorveglianza di persone o luoghi, riprese fotografiche e video diverse dalla breve ripresa video del paesaggio o dalla foto "ricordo", trasporto o lancio di qualunque materiale, ecc.);
- Non siano affetti da fobia del volo.

In tutti i casi in cui il Pilota verifichi o sospetti una delle condizioni sopra descritte, deve rifiutarsi di intraprendere o proseguire il volo e avvisare immediatamente il Responsabile di Linea e/o un consigliere.

## **5. UTILIZZO AEREI e CONDUZIONE dei VOLI**

Tutti gli aerei devono essere utilizzati con cautela e nel rispetto delle limitazioni e prescrizioni indicate dal manuale di volo e dal certificato di navigabilità.

### **5.1 Condizioni Meteo ed Ambientali**

Il Pilota è responsabile per la valutazione delle condizioni meteo ed ambientali e deve valutare se queste siano compatibili con la propria esperienza e capacità.

In caso di dubbio, il Pilota deve chiedere consiglio nella valutazione ad un FI(A) o al Responsabile di Linea.

La valutazione di condizioni ambientali non idonee da parte di un FI(A) o dal Responsabile di linea sono insindacabili.

### **5.2 Zone di attività di volo**

Le operazioni in circuito, nelle zone vicine all'aeroporto e nel Box Acrobatico e nelle relative aree a terra, devono essere condotte nel rispetto delle regole del volo VFR e del regolamento interno.

### **5.3 Volo in Formazione e Passaggi sul campo**

Sono proibiti.

### **5.4 Riprese Fotografiche/Video**

Devono essere effettuate nel rispetto delle normative vigenti.

Qualora la richiesta di video o foto aeree fosse inoltrata da Enti Istituzionali, i voli devono essere pianificati e coordinati con il richiedente e gli stessi voli e possono essere condotti solo da Piloti esperti indicati dal Consiglio Direttivo.

Qualsiasi ripresa aerea che non è destinata a un uso strettamente personale deve essere autorizzata dal Consiglio Direttivo.

	<b>AERO CLUB "F. BARACCA"</b> <i>LUGO DI ROMAGNA</i>	
		<b>REGOLAMENTO PILOTI</b>

## 5.5 Manifestazioni

La partecipazione a manifestazioni aeree con presentazione e manovre di velivoli in volo o a gare acrobatiche è prevista solo per i Piloti Autorizzati.  
I piloti sono autorizzati dal Consiglio Direttivo per ogni singola manifestazione

## 6. SANZIONI

Ogni infrazione al presente Regolamento, è soggetta a sanzioni, deliberate dal Consiglio Direttivo, sentito il Direttore della Scuola ed il Responsabile della Sicurezza.

## 7. MANSIONI VARIE

### 7.1 Stazione Radio FSS

L'uso della stazione radio FSS posizionata o nella torre (fissa) e al di fuori (mobile), può essere effettuato solo dal Personale Autorizzato (Presidente, Direttivo, Istruttori e Signor Bandera)

### 7.2 Campagnole ed estintori mobili e fissi

I mezzi di soccorso e gli estintori devono essere usati dal personale dichiarato idoneo dal Comando dei VV.FF. di Ravenna.

### 7.3 Movimentazione velivoli

La movimentazione dei velivoli nelle aree adibite a parcheggi può essere effettuata da un Pilota o dal Personale Autorizzato. L'angaraggio deve essere fatto da piloti esperti (dichiarati tali dal personale della manutenzione o dagli istruttori).

### 7.4 Rifornamento

Deve essere effettuato solo da un Pilota o da persona autorizzata nel rispetto delle prescritte norme di sicurezza.

L'FI ha il compito di addestrare, fin dall'inizio dell'attività di volo, lo studente nella procedura di rifornimento del velivolo mettendo in risalto:

- l'aspetto sicurezza delle operazioni;
- l'importanza della corretta effettuazione delle operazioni;
- il calcolo dei consumi e della riserva;
- il carico e centramento del velivolo.