

# Operations Manual

## I-RF-083



# Operations Manual

I-RF-083

Page 2 di 62

Ed. 2 - Rev.6  
20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK

## Sommario

PREFAZIONE.....	7
I.1 Premessa.....	9
I.2 Operations Manual .....	9
I.3 Attività consentite.....	9
I.4 Lingua usata .....	9
I.5 Dichiarazione di conformità .....	9
I.6 Lista di distribuzione .....	10
I.7 Doveri del consegnatario .....	10
I.8 Aggiornamenti.....	10
I.9 Highlights.....	11
I.10 Lista delle pagine effettive .....	12
I.11 Terminologia .....	13
PARTE GENERALE .....	15
A.1 Dichiarazione di conformità .....	17
A.2 Lista e descrizione dei volumi che compongono l'Operations Manual .....	18
A.3 Organi Amministrativi .....	19
A 3.1 Generalità sull'RF .....	19
A 3.2 Descrizione generale della RF .....	19
A 3.3 Locali della RF (aule ed uffici).....	19
A 3.4 Organigramma .....	20
A 3.5 Responsabilità delle funzioni .....	21
A 3.6 Istruttori e docenti .....	21
A.4 Responsabilità del personale .....	22
A 4.1 Responsabile dell'Organizzazione - RdO .....	22
A 4.2 Segreteria .....	22
A 4.3 Chief Flight Instructor (CFI).....	22
A 4.4 FI.....	23
A 4.5 Istruttori di teoria .....	23
A 4.6 Consiglio Didattico .....	23
A 4.7 Incaricato Gestione Tecnica - IGT .....	24
A 4.8 Doveri e responsabilità della RF .....	24
A 4.9 RF Policy.....	24
A.5 Norme di disciplina per gli allievi e azioni disciplinari .....	24
A 5.1 Sanzioni Disciplinari.....	24
A.6 Autorizzazione - approvazione dei voli.....	24
A.7 Comando dell'aeromobile.....	25
A.8 Trasporto di passeggeri.....	26
A.9 Documenti dell'aeromobile .....	26
A.10 Accesso ai corsi .....	26
A.11 Conservazione dei documenti .....	26
A.12 Registrazione dei documenti dell'equipaggio (licenze e abilitazioni).....	27
A 12.1 Titoli e qualificazioni dei membri d'equipaggio .....	27
A 12.2 FCL.940 Validità dei certificati di Istruttore - aeroplano.....	27
A 12.3 Privilegi e condizioni degli Istruttori di volo - aeroplano.....	27
A 12.4 Rinnovo e ripristino degli Istruttori – aeroplano .....	28
A 12.5 Attività consentite dalle licenze e dalle abilitazioni (Aliante).....	29
A 12.6 Documenti allievo .....	29
A 12.7 Registrazioni ed annotazioni riguardanti le licenze ed abilitazioni. ....	29
A.13 Mantenimento in esercizio (certificati medici e abilitazioni).....	30
A.14 Limiti del tempo di servizio e del tempo di volo istruttori di volo e allievi .....	30
A.15 Periodi di riposo istruttori di volo e allievi .....	30
A.16 Libretto di volo dei piloti .....	31
A.17 Piano di volo .....	31

A 17.1	Piano di volo ATC.....	31
A 17.2	Piano di volo operativo (Flight Log).....	31
A.18	Sicurezza del volo.....	32
A.19	Gestione sicurezza volo.....	32
A 19.1	Safety report.....	32
A 19.2	Esempio di Flight Safety Report.....	34
A 19.3	Equipaggiamenti.....	35
A 19.4	Ascolto radio.....	35
A 19.5	Rischi.....	35
A.20	Evento, Incidente, Inconveniente grave.....	35
A 20.1	Evento (Circolare ENAC GEN1B - rif. Decreto Legislativo n. 213/2006):.....	35
A 20.2	Incidente (Circolare ENAC GEN1B - rif.Regolamento UE n. 996/2010).....	35
A 20.3	Inconveniente Grave (Circolare ENAC GEN1B - rif.Regolamento UE n. 996/2010).....	36
A 20.4	Notifica.....	37
A 20.5	Impiego dell'equipaggio a seguito di un incidente o inconveniente.....	37
A 20.6	Pilota di sicurezza JAR-FCL 1.045 (e).....	37
A 20.7	Foglio Informativo (IEM FCL 1.1045).....	38
A.21	Procedure di emergenza e soccorso.....	39
A 21.1	Avaria motore simulata (Aeromobile monomotore).....	39
A 21.2	Avaria simulata in decollo (Aliante).....	39
A 21.3	Procedure di emergenza (a bordo dell'aeromobile).....	39
PARTE TECNICA.....		40
B.1	Flotta.....	42
B.2	Aeronavigabilità degli aeromobili.....	42
B.3	Incaricato Gestione Tecnica.....	42
B 3.1	Responsabilità.....	42
B 3.2	compiti.....	42
B.4	Interfaccia tra RF e IGT.....	42
B.5	Interfaccia tra RF e CAMO.....	43
B 5.1	Scadenzari.....	43
B 5.2	Aggiornamento libretti di volo.....	43
B 7.1	Modalità generali di esecuzione.....	44
B 7.2	Normal Procedures.....	44
B 7.3	Limitazioni.....	44
B 7.4	Registrazioni su QTB.....	45
B.8	Procedure d'emergenza.....	45
B 8.1	Comportamento in condizioni non normali.....	45
B 8.2	Gestione delle situazioni non normali.....	46
B 8.3	Emergency authority.....	46
B.9	Radio e radioaiuti.....	47
B.10	Avarie aeromobili.....	48
B.11	Inefficienze multiple.....	48
B.12	Paracadute.....	48
B.13	Cavi traino e piastrine.....	48
B.14	Zavorre e bilanciamento alianti.....	47
B.15	Cisterna carburante.....	47
B.16	Pesata.....	47
B.17	Cassetta pronto soccorso e giubbetti salvagente.....	48
PARTE OPERATIVA.....		50
C.1	Prestazioni certificate aeromobili.....	52
C.2	Pianificazione operativa del volo.....	52
C 2.1	Generalità.....	52
C 2.2	Pianificazione carburante.....	52
C 2.3	RF Fuel policy.....	54
C 2.4	Quote minime di sicurezza in rotta.....	54
C 2.5	Flight Log.....	55

C 2.6	Equipaggiamenti per la navigazione .....	55
C.3	Carico e centraggio .....	55
C 3.1	Piano di carico .....	55
C 3.2	Definizioni del Piano di Carico .....	55
C 3.3	Grafico di centraggio (balance chart) .....	56
C.4	Minimi meteorologici per voli con Istruttori .....	56
C 4.1	Voli VFR .....	56
C.5	Minimi meteorologici voli di allievi solisti .....	56
C.6	Procedure di Traino .....	57
C.7	Piastrine Weak Link .....	57
C.8	Aree e rotte d'addestramento .....	57
C.9	Rullaggio aeromobili .....	58
C.10	Trasporto di dispositivi elettronici e beni pericolosi .....	58
C.11	Trasporto passeggeri .....	58
C.12	Fumo a bordo .....	58
C.13	Ghiaccio ed altri contaminanti - procedure a terra ed in volo .....	58
C.14	Condizioni di decollo .....	59
C.15	Gestione del carburante .....	59
C.16	Uso dell'ossigeno supplementare .....	59
C.17	Volo in prossimità del suolo .....	59
C.18	Condizioni di atterraggio .....	59
C.19	Volo sull'acqua .....	59
C.20	Equipaggiamento di sopravvivenza .....	59
	PERSONALE .....	60
D.1	Incaricati responsabili dello standard/competenza del personale di volo .....	61
D 1.1	Impiego Istruttori .....	61
D 1.2	Responsabili Standard Istruzionale .....	61
D 1.3	Standardizzazione istruttori .....	61
D.2	Addestramento di ripresa .....	61
D.3	Standardizzazione e aggiornamento .....	61
D.4	Controlli periodici .....	62



# Operations Manual

I-RF-083

Page 6 di 62

Ed. 2 - Rev.6  
20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK

# PREFAZIONE



# Operations Manual

I-RF-083  
PREFAZIONE

Part  
I

Page 8 di 62

Ed. 2 - Rev.6  
20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PREFAZIONE</b>	Part I	Page 9 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### I.1 Premessa

La scuola di volo di seguito denominata "Scuola" opera all'interno e per conto dell'Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti", di seguito denominato "ACAB" che è un'associazione sportiva dilettantistica senza fini di lucro.

La Scuola è abilitata come Registered Facilities n° I/RF/083.

Obiettivo della Scuola è quello di portare i candidati al conseguimento dei titoli aeronautici e delle abilitazioni per i quali è abilitata a fornire addestramento e di contribuire alla diffusione di una corretta cultura aeronautica nel rispetto della normativa vigente e del più alto livello della sicurezza.

### I.2 Operations Manual

L'Operations Manual di seguito denominato "OM" della Scuola dell'ACAB è strutturato secondo le raccomandazioni della IEM n.° 3 alle JAR -FCL 1.055. Il RdO è responsabile dell'OM e degli aggiornamenti.

Tutto il personale coinvolto nelle operazioni della Scuola deve avere a disposizione o facile accesso ad una copia aggiornata dell'OM

### I.3 Attività consentite

La Scuola alla data attuale è autorizzata da ENAC a svolgere i seguenti corsi d'istruzione:

#### Corsi sotto normativa JAR-FCL:

Istruzione teorica per il conseguimento Licenza Pilota Privato – PPL(A)

Istruzione pratica per il conseguimento Licenza Pilota Privato – PPL(A)

Abilitazione SEP limitatamente al conseguimento PPL(A)

Addestramento di ripresa per il ripristino SEP(A)

#### Corsi sotto normativa nazionale:

Conseguimento Licenza Pilota di Aliante

Corso Istruttori di volo Aliante

Corso di aggiornamento per rinnovo Abilitazione Istruttori di Volo di Aliante

Corso abilitazione al pilotaggio SLMG (self launching motor glider)

Traino Alianti

### I.4 Lingua usata

L'OM usa la lingua Italiana e inglese.

### I.5 Dichiarazione di conformità e metodi alternativi di conformità

L'OM è conforme ai contenuti del regolamento europeo (EU)965/2012 parte NCO e delle JAR FCL 1 per quanto concerne le attività di volo a motore e dei regolamenti che disciplinano le attività nazionali DPR 566, DM467/T e "Regolamento abilitazione di istruttore ed.2" e Reg 1178/2011 e successive modificazioni per le parti applicabili.

Rieti 20.05.2017

Il Responsabile dell'Organizzazione  
Stefano Gambaro



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PREFAZIONE</b>	Part I	Page 10 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

## I.6 Lista di distribuzione

Copia dell'OM è resa disponibile al personale consegnatario in elenco:

- Responsabile dell'Organizzazione - RdO
- Presidente dell'ACAB
- Capo Istruttori di Volo - Aliante (CFI Aliante)
- Capo Istruttori di Volo - Aeroplano (CFI Aeroplano)
- Incaricato gestione tecnica IGT
- Segreteria (Administration & Planning)
- Istruttori di Volo – Aliante FI(S)
- Istruttori di Volo – Aeroplano FI(A)
- Tutti i soci dell'Aero Club di Rieti
- Tutti gli allievi della RF
- ENAC - Direzione Operazioni Centro

Il RdO ha la responsabilità della distribuzione dell'OM.

Il personale è responsabile del mantenimento e dell'aggiornamento della copia personale in dotazione

## I.7 Doveri del consegnatario

Ogni consegnatario è responsabile verso il RdO per segnalare ogni anomalia riscontrata nella documentazione che possa impedire lo svolgimento dei propri obblighi.

## I.8 Aggiornamenti

Le revisioni al OM sono emesse dal RdO.

Le variazioni della sola ultima revisione sono evidenziate con una linea nera verticale a sinistra del paragrafo interessato.

Nella pagina Highlights sono riportate l'elenco delle variazioni al fine di agevolare e meglio comprendere le differenze con la revisione precedente. L'OM revisionato sarà trasmesso alla Direzione Operazioni competente dell'ENAC.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PREFAZIONE</b>	Part I	Page 11 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

## I.9 Highlights

Edizione	Revisione	Data	Motivo della revisione
2	0	01.01.2012	La presente edizione sostituisce integralmente ogni altra edizione e revisione e regolamento della scuola.
2	1	11.09.2015	Sostituzione Responsabile dell'Organizzazione e riferimenti EASA.
2	2	29.04.2016	Sostituzione Responsabile dell'Organizzazione e aggiornamento organigramma.
2	3	23.05.2016	Introduzione corso di abilitazione aliante SLMG, inserito allegato G "lista istruttori", inserito allegato H "dichiarazione volo solista"
2	4	25.09.2016	Compliance con reg.europeo (EU)965/2012 part NCO e modifiche minori
2	5	20.05.2017	Inserimento nuovo FI(A) e TKI, chiarimento su uso aeroporti ed avio superfici durante i voli addestrativi, aggiornamento riferimenti normativi.
2	6	20.05.2017	Modifiche dei contenuti/chiarimenti come da verbale audit ENAC lettera 0049201/PROT



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PREFAZIONE</b>	Part <b>I</b>	Page 13 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

## I.11 Terminologia

**Abilitazione:** Facoltà, deroghe o limitazioni riportate sulla licenza relative alle attività consentite dalla licenza medesima.

**ACAB:** Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti"

**Aeromobili - pilota singolo:** Aeromobili certificati per essere pilotati da un solo pilota.

**AFM:** Airplane Flight Manual – manuale di volo dell'aeromobile

**Allievo pilota responsabile del volo (SPIC):** Tempo di volo durante il quale l'istruttore si deve limitare solamente ad osservare l'allievo che opera come pilota responsabile, senza interferire o controllare l'aeromobile in volo.

**Categoria (di aeromobili):** Classificazione degli aeromobili secondo specifiche caratteristiche di base; ad esempio velivoli, elicotteri, alianti, palloni liberi.

**Controlli periodici di professionalità:** Dimostrazione del mantenimento dell'abilità per ottenere la validazione o il rinnovo delle abilitazioni, ivi compresi gli esami orali ritenuti necessari dall'esaminatore.

**IGT:** Incaricato Gestione Tecnica.

**Istruzione a doppio comando:** Tempo di volo durante il quale una persona riceve istruzione di volo da un istruttore debitamente autorizzato.

**TKI:** Theoretical Knowledge Instructor – Istruttore di Teoria

**Motoaliante da turismo (TMG):** Un moto-aliante, provvisto di motore e di elica non retrattili, con certificato di aeronavigabilità rilasciato o riconosciuto da uno Stato membro EASA.

Deve essere in grado di decollare e salire con le proprie risorse di potenza come indicato nel manuale di volo.

**Notte:** L'intervallo di tempo compreso tra il crepuscolo civile serale e l'inizio del crepuscolo civile mattutino, ovvero, ogni altro periodo compreso tra il tramonto e il sorgere del sole, definito come notturno dall'Autorità.

**OM:** Operations Manual.

**PIC:** Pilota-in-comando – responsabile del volo.

**Pilota privato:** Pilota titolare di una licenza che non consente di esercitare attività di pilotaggio dietro compenso.

**Pilota professionista:** Pilota titolare di una licenza che consente di esercitare le attività di pilotaggio dietro compenso.

**Prove pratiche:** Prove pratiche atte a dimostrare l'abilità per il rilascio di licenze o abilitazioni, inclusi gli eventuali esami orali che l'esaminatore ritiene necessari.

**QTB:** quaderno tecnico di bordo

**Rinnovo** (per esempio della abilitazione o approvazione): Il provvedimento adottato a seguito della scadenza di una abilitazione o approvazione, con il quale si rinnovano le stesse per un ulteriore periodo, in presenza dei requisiti richiesti.

**RdO:** Responsabile dell'Organizzazione

**RF:** Registered Facilities, Organizzazione registrata

**SLMG:** Self Launching Motor Glider – powered sailplane

**Tempo di volo da solo pilota a bordo:** Tempo di volo durante il quale un allievo pilota è l'unico occupante dell'aeromobile.

**Tempo di volo:** Il tempo di volo totale dal momento in cui l'aeromobile comincia a muoversi per decollare, con i propri mezzi o con mezzi esterni, fino al momento in cui si arresta alla fine del volo.

**Tipo** (di aeromobile): L'insieme di aeromobili costruiti sullo stesso progetto fondamentale, comprese tutte le modificazioni, purché le modifiche non comportino un cambiamento delle tecniche di pilotaggio, delle caratteristiche di volo o del numero dei componenti dell'equipaggio.

**Tratta di volo in rotta:** Una tratta di volo in rotta comprendente il decollo, la partenza, una crociera di almeno 15 minuti, e le fasi d'arrivo, avvicinamento e atterraggio.

**Validazione** (p. e.: dell'abilitazione o approvazione): Annotazione effettuata nel corso di validità dell'abilitazione o approvazione, che permette al titolare di continuare ad esercitare le attività consentite dalle abilitazioni o approvazioni per un ulteriore determinato periodo, in presenza dei requisiti richiesti.

Per le abbreviazioni vedere IEM FCL 1.1061.

**End of RF OM Prefazione**

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PREFAZIONE	Part I	Page 14 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE GENERALE <i>GENERAL</i>	Part A	Page 15 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

# PARTE GENERALE

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE GENERALE <i>GENERAL</i>	Part A	Page 16 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 17 di 62 <hr/> Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017
---	--	-----------	--

#### A.1 Dichiarazione di conformità

Il presente OM definisce l'organizzazione e le relative procedure applicative per ottenere e mantenere il certificato di approvazione JAR-FCL 1 / RF.

Esso soddisfa le norme ed i regolamenti internazionali e nazionali applicabili, compresi gli emendamenti.

L'OM mette in evidenza le linee guida da seguire durante l'addestramento sia teorico che pratico, e stabilisce i regolamenti e le procedure alle quali la Registered Facilities (RF) dell'ACAB si deve attenere.

Il Responsabile dell'Organizzazione  
Stefano Gambaro



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 18 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

## A.2 Lista e descrizione dei volumi che compongono l'Operations Manual

L'OM in uso presso la RF dell'ACAB, autorizzata a condurre corsi di pilotaggio, è composto, così come previsto dalla normativa JAR-FCL1 - Appendice IEM n° 3 alla JAR - FCL 1.065, da 4 parti:

- Parte A: Generalità - General
- Parte B: Tecnica - Technical
- Parte C: Operativa - Route
- Parte D: Addestramento del personale Istruttore – Staff Training

### Parte A: Generalità

Esponde le linee guida per le operazioni di addestramento sia a terra che in volo in generale e, in particolare, stabilisce tutte le istruzioni e le procedure che il personale operativo deve assicurare per poter svolgere il proprio compito con efficienza e sicurezza. Più dettagliatamente illustra i doveri e le responsabilità di tutto il personale addetto alle operazioni di volo (Allievi, Istruttori), all'istruzione teorica e di assistenza a terra.

### Parte B: Tecnica

Esponde le linee guida delle operazioni di gestione della flotta e di tutti gli equipaggiamenti necessari al volo, delle procedure di emergenza, delle anomalie, inefficienze, etc.

### Parte C: Operativa

Esponde le linee per le operazioni di volo: pianificazione, carico e centraggio, gestione carburante, procedure di traino etc.

### Parte D: Addestramento Personale Istruttore

Esponde le linee per le operazioni degli istruttori, dal primo impiego alla standardizzazione, etc.

L'OM è corredato dai seguenti "Manuali di Addestramento" (Training Manuals - TM):

- TM – PPL(A)
- TM – SPL (licenza di pilota di aliante)
- TM – FI(GL) Abilitazione Istruttore di Aliante
- TM – ATA (Abilitazione Traino Alianti)
- TM – SLMG (Abilitazione Self Launching Motor Glider)

L'OM è corredato dalla seguente altra documentazione e Allegati:

- Allegato "A" Lista Flotta
- Allegato "B" esempi di QTB e istruzioni per la compilazione
- Allegato "C" Modello di Flight Log
- Allegato "D" Planimetria locali ACAB
- Allegato "E" Grafico Altitudine Densità
- Allegato "F" Grafico per il calcolo componente vento
- Allegato "G" Lista Istruttori
- Allegato "H" Dichiarazione volo solista
- Allegato "I" Dotazioni di emergenza aeromobili
- Manuale Operativo Traino Alianti
- Regolamento di Scalo ENAC

 <b>Aero Club Rieti</b> <small>ALBERTO BIANCHETTI</small>	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 19 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### A.3 Organi Amministrativi

#### A 3.1 Generalità sull'RF

La ACAB RF si trova sull'aeroporto "G. Ciuffelli" di Rieti.

- Posizione: 42°25'36"N 012°51'00"E
- Altitudine: 1278 ft. Msl
- Pista: 16L-34R Erbosa  
16R-34L Erbosa
- Ubicazione: circa 1,34 NM NW di Rieti
- I dati di aeroporto ufficiali sono pubblicati sull'AIP serie AD2 LIQN
- Tel: +39 0746 206637
- Fax +39 0746 297571
- email [info@aeroclubrieti.it](mailto:info@aeroclubrieti.it)
- Posta Certificata [aeroclubrieti@pec.aeroclubrieti.it](mailto:aeroclubrieti@pec.aeroclubrieti.it)
- sito [www.aeroclubrieti.it](http://www.aeroclubrieti.it)

#### Numeri utili

- AFIU +39 0746 296506
- AFIU registrato +39 0746 256907
- Carabinieri 112
- Polizia 113
- Servizio Aereo CFS +39 3206783719 / +39 3482888623
- Vigili del Fuoco 115
- Emergenza sanitaria 118

#### A 3.2 Descrizione generale della RF

L'ACAB opera come Organizzazione Registrata I/RF/083 che fornisce l'attività di seguito specificata:

- scuola di volo a vela
- scuola di volo a motore

Il responsabile è l'RdO che viene incaricato dal Presidente e dal Consiglio dell'ACAB . L'incaricato della gestione tecnica (IGT), è delegato dall'RdO.

#### A 3.3 Locali della RF

I locali dell'ACAB sono composti da:

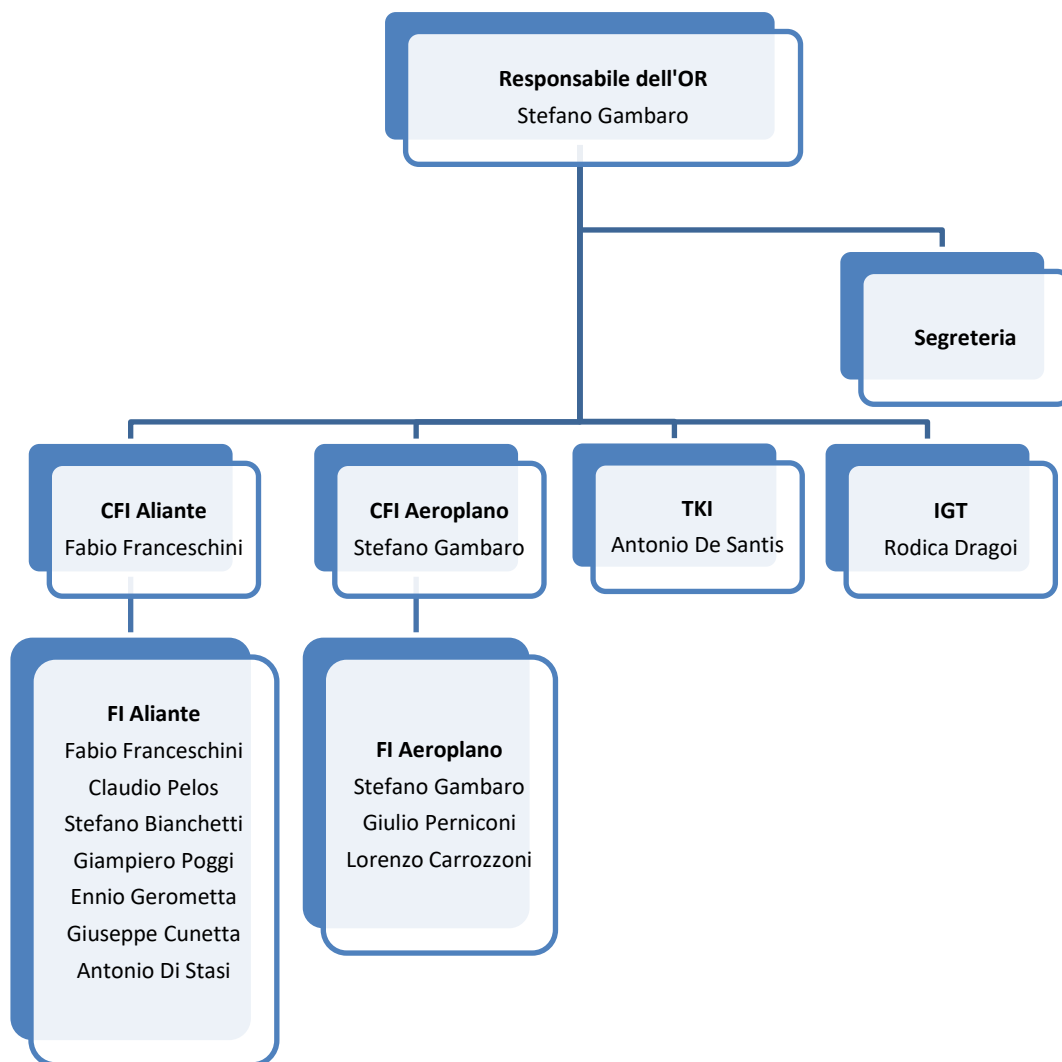
- aula di 20 posti per lo svolgimento delle lezioni teoriche e riunioni;
- ufficio dell'HT e Istruttori;
- segreteria/archivio;
- ufficio tecnico dell'IGT e magazzino;
- officina/magazzino;
- tre locali WC.

E' disponibile una planimetria dei locali sull'allegato "D".

**A 3.4 Organigramma**

La struttura che segue rappresenta l'organigramma della RF.

La struttura è invariabile anche se i nomi dei responsabili possono variare.



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 21 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

**A 3.5** *Responsabilità delle funzioni*

Le responsabilità stabilite dalla normativa per la gestione di una RF sono così distribuite nell'ambito della organizzazione:

FUNZIONE	RESPONSABILE
Responsabile dell'Organizzazione – RdO	Responsabile della disciplina generale della Scuola nei confronti di ENAC.
Istruttore di Volo – FI	Responsabile dell'Addestramento dell'allievo assegnatogli nei confronti di ENAC.
Incaricato Gestione Tecnica – IGT	Responsabile nei confronti dell'ACAB della aeronavigabilità della flotta.

**A 3.6** *Istruttori e docenti*

Presso la segreteria è disponibile un elenco completo degli istruttori che, in ottemperanza alle vigenti disposizioni, sono stati comunicati all'ENAC con i mod. 149 di ognuno e che verranno forniti per ogni successiva variazione.

Quanto sopra vale anche per i docenti delle materie teoriche se diversi da quelli di volo.

La gestione dell'impiego degli istruttori e dei docenti è pertinenza del CFI.

L'allegato G contiene la lista degli istruttori e docenti della scuola.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 22 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

#### **A.4 Responsabilità del personale**

Le persone impiegate nell'ambito dell'RF rispondono delle proprie azioni secondo la scala gerarchica rappresentata nell'organigramma.

Coloro che hanno incarichi e che prevedono specifiche responsabilità ne rispondono al RdO e, ove previsto, all'ENAC.

##### **A 4.1 Responsabile dell'Organizzazione - RdO**

E' il responsabile della organizzazione registrata e costituisce il riferimento delle Autorità, è responsabile della disciplina generale della Scuola.

E' compito del RdO elaborare il piano didattico della Scuola controllarne lo svolgimento, controllare lo standard operativo degli istruttori.

Assicura che le operazioni della RF siano svolte in coerenza con i requisiti tecnico-operativi e con gli standard qualitativi necessari al mantenimento delle autorizzazioni.

A tale scopo il RdO:

- definisce le politiche e gli obiettivi di riferimento per l'organizzazione finalizzati all'efficienza, alla sicurezza e alla qualità delle operazioni;
- verifica, attraverso anche l'IGT, la coerenza del sistema rispetto ai requisiti tecnici, operativi e di qualità di certificazione:

##### **A 4.2 Segreteria**

Mantiene i contatti con gli Allievi per il soddisfacimento delle pratiche amministrative e per le eventuali esigenze personali non direttamente connesse all'attività didattica.

Mantiene un'accurata e completa documentazione, suddivisa in cartelle individuali, riguardante gli Allievi e gli Istruttori della RF. Mantiene la registrazione dei dati relativi ai corsi effettuati curandone la conservazione per i periodi previsti.

Cura la corrispondenza con ENAC sulle comunicazioni riguardanti i corsi.

E' responsabile dell'approvvigionamento e della distribuzione del materiale didattico agli Allievi.

##### **A 4.3 Chief Flight Instructor (CFI)**

Sebbene nelle Organizzazioni Registrate non sia prevista la figura del Capo istruttore di volo (CFI), tipica delle ATO, Il RdO Può nominare un CFI per ogni specialità (aeroplano, aliante, etc) che ha la funzione di coordinare, organizzare, controllare la Scuola e adempiere ad ogni altro compito che l'RdO gli deleghi.

In particolare supervisiona l'addestramento in volo e la standardizzazione di tutti gli istruttori di volo.

Il CFI è nominato dal RdO e può coincidere con il RdO.

Qualora il RdO non intenda nominare ed avvalersi del CFI, i compiti del CFI vengono interamente eseguiti dal RdO.

I suoi compiti principali sono:

- coordinare gli Istruttori durante l'effettuazione di tutte le attività addestrative;
- organizzare riunioni Istruttori per l'aggiornamento tecnico professionale;
- far rispettare il presente OM ed eventuali norme stabilite dal RdO a tutti gli allievi ed istruttori e segnalare al RdO eventuali violazioni
- elaborare, aggiornare, produrre materiale didattico;
- accogliere gli allievi che intendono iniziare un corso di pilotaggio ed assegnarli ad un istruttore
- raccogliere e gestire i rapporti di feed-back;
- controllare che la documentazione degli allievi sia sempre tenuta in ordine (stralci volo, libretti d'istruzione)
- verificare la documentazione relativa all'intero processo addestrativo per completezza e correttezza
- riportare problematiche insorte durante l'attività didattica dei singoli istruttori e problemi particolari di apprendimento di singoli allievi.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 23 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

#### **A 4.4 FI**

Sono gli Istruttori di volo (Flight Instructor), devono possedere un'abilitazione di istruttore relativa alla parte di corso da svolgere.

Sono responsabili dell'organizzazione dell'addestramento pratico in volo e della correttezza della sua effettuazione, che deve rispondere ai programmi approvati.

Essi devono:

- preoccuparsi di soddisfare eventuali necessità di ordine didattico che possano rendere più produttiva la loro attività;
- coordinare l'eventuale attività di controllo di rendimento degli Allievi durante l'effettuazione dei Corsi;
- riferire del progresso dell'attività al RdO per il tramite del CFI;
- svolgere le lezioni programmate nel rispetto dei tempi didattici previsti.
- garantire la sicurezza dei presenti alle lezioni in volo gestendo eventuali situazioni critiche e d'emergenza;
- assicurare la valutazione oggettiva negli esami nelle fasi intermedie e finali dei corsi;
- mantenere e migliorare la propria preparazione professionale nelle specifiche materie di insegnamento.

Gli FI sono direttamente responsabili dell'addestramento dell'allievo, sia nei confronti dell'allievo che di ENAC e sono responsabili affinché tutte le operazioni addestrative avvengano in condizioni di sicurezza (corretto rifornimento, weight and balance, rispetto delle limitazioni contenute nel Flight Manual, minime meteorologiche etc)

#### **A 4.5 TKI - Istruttori di teoria**

Gli istruttori di teoria per le licenze e le abilitazioni devono avere un'appropriata esperienza in campo aeronautico e devono, prima dell'incarico, dare prova della loro capacità svolgendo una lezione sugli argomenti della materia che devono insegnare.

Garantiscono il regolare svolgimento delle lezioni in aula e con le attrezzature didattiche di supporto e mezzi addestrativi, in conformità con i programmi approvati dall'autorità.

Gli Istruttori di teoria sono responsabili dell'organizzazione dell'addestramento teorico e della correttezza della sua effettuazione, che deve rispondere ai programmi approvati.

Essi devono:

- preoccuparsi di soddisfare eventuali necessità di ordine didattico che possano rendere più produttiva la loro attività;
- coordinare l'eventuale attività di controllo di rendimento degli Allievi durante l'effettuazione dei corsi;
- riferire del progresso dell'attività al RdO;
- segnalare qualsiasi situazione e comportamento anomalo degli allievi al RdO;
- garantire la sicurezza dei presenti alle lezioni in aula;
- assicurare la valutazione oggettiva negli esami nelle fasi intermedie e finali dei corsi;
- mantenere e migliorare la propria preparazione professionale nelle specifiche materie di insegnamento.

#### **A 4.6 Consiglio Didattico**

Il Consiglio didattico è formato dal RdO, dal CFI se nominato, dall'FI più anziano e dall'FI dell'allievo sottoposto a giudizio. Si riunisce per prendere decisioni in merito allo scarso impegno o scarsa attitudine dell'allievo o in caso di sanzioni disciplinari così come previsto al A 5.1.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	<b>Part</b> <b>A</b>	Page 24 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

#### **A 4.7** *Incaricato Gestione Tecnica - IGT*

L'IGT è delegato dal RdO ad assicurare l'aeronavigabilità della flotta secondo le modalità più ampiamente descritte nella "Part B".

#### **A 4.8** *Doveri e responsabilità della RF*

La RF garantisce la copertura assicurativa, contro danni a terra ed in volo ed infortuni, ai piloti e agli allievi in addestramento, per tutta la durata degli specifici corsi.

La RF è responsabile dello svolgimento regolare dei corsi.

La RF è responsabile della richiesta per l'approvazione da parte dell'Autorità dei programmi di addestramento.

Eventuali variazioni dei programmi devono necessariamente essere comunicate all'Autorità e da questa approvate.

#### **A 4.9** *RF Policy*

La sicurezza delle operazioni ha la massima priorità.

L'addestramento in volo deve essere condotto nella maniera più proficua possibile.

L'addestramento in volo deve essere basato su un programma congruo e sistematico.

L'allievo pilota deve coltivare un senso di massimo impegno finalizzato al suo inserimento nel mondo dell'aviazione.

Coordinazione tra membri di equipaggio e altre relazioni interpersonali devono essere condotte in maniera responsabile e matura in particolare attraverso l'addestramento in volo.

Lo studio e lo sviluppo di nuovi e migliori metodi di addestramento deve essere incentivato e messo in pratica il più possibile.

### **A.5 Norme di disciplina per gli allievi e azioni disciplinari**

Tutti gli Allievi frequentatori della RF sono tenuti all'osservanza delle seguenti disposizioni generali:

- gli orari delle lezioni e delle esercitazioni pratiche dovranno essere scrupolosamente osservati;
- gli Allievi sono tenuti all'osservanza di un comportamento corretto e di un abbigliamento decoroso sia presso la sede della RF che presso tutti i luoghi frequentati nell'ambito dell'Organizzazione ACAB (Hotel, ristoranti, mezzi di trasporto, aeroporti, etc.);
- l'uso di bevande alcoliche è vietato durante le lezioni ed esercitazioni e nelle otto ore che le precedono. Non è consentito l'uso di narcotici o stupefacenti, se non a seguito di prescrizione medica e comunque fuori servizio. Non è consentito fumare in classe, a bordo degli aeromobili e nei locali dell'ACAB compresi gli hangar;
- tutto il materiale didattico distribuito dalla ACAB è in dotazione personale agli Allievi. Ciascun Allievo avrà cura del materiale ricevuto allo scopo di evitare inutili sprechi, costosi danni o situazioni di possibile pericolo;
- eventuali problemi di natura didattica vanno rappresentati dagli Allievi contestualmente all'istruttore assegnato e al CFI;
- è vietato divulgare informazioni e notizie sulla RF che non siano quelle normalmente disponibili per il pubblico;
- per nessun motivo si potrà asportare il materiale didattico e la documentazione operativa presenti presso la RF.

#### **A 5.1** *Sanzioni Disciplinari*

Gli Allievi che non si attengono alle norme previste, che commettono atti di indisciplina sia a terra sia in volo, che dimostrano scarso interesse per lo svolgimento dei corsi frequentati, possono essere proposti per l'adozione di uno o più dei seguenti provvedimenti:

- richiamo orale da parte del RdO;
- richiamo scritto da parte del RdO;
- sospensione temporanea dalle missioni di volo;
- non ammissione agli esami finali;
- esonero dal corso frequentato.

Gli ultimi due provvedimenti vengono presi su decisione del Consiglio Didattico A 4.6.

Operando all'interno dell'Aero Club, oltre ai sopra esposti provvedimenti della Scuola, verrà applicato anche quanto previsto dall'art. 17 dello Statuto dell'ACAB – Consiglio di disciplina

Gli Allievi che durante l'addestramento in volo non completano tutti gli esercizi di una fase addestrativa non saranno ammessi all'addestramento pratico delle fasi successive.

### **A.6 Autorizzazione - approvazione dei voli**

L'effettuazione dei voli addestrativi è autorizzata dall'Istruttore di volo responsabile dell'addestramento dell'allievo sulla e nel rispetto delle condizioni meteo esistenti, tenendo presente il livello di addestramento raggiunto dall'allievo.

Qualsiasi volo di addestramento potrà avere luogo solamente se le condizioni meteorologiche sono compatibili con le minime previste per il tipo di volo che deve essere effettuato.

Prima dell'effettuazione del volo, l'allievo dovrà procurarsi presso la Segreteria l'autorizzazione al volo che verrà rilasciata da quest'ultima solo se in regola con la parte amministrativa (stato del conto, visita medica in corso di validità, etc)



	<h1 style="margin: 0;">Operations Manual</h1> <p style="margin: 0;">I-RF-083 PARTE GENERALE GENERAL</p>	Part A	Page 25 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

Per i voli solisti degli allievi si adotteranno le seguenti procedure:

- Corso per il rilascio della licenza di volo a vela: il primo decollo da solo pilota dell'allievo dovrà avvenire dopo dichiarazione scritta di idoneità rilasciata dall'Istruttore sul libretto di istruzione. Dal secondo decollo da solo pilota l'autorizzazione sarà verbale;
- Corso per il rilascio della licenza PPL(A): per ogni volo solista l'istruttore responsabile dovrà aver cura di compilare la "dichiarazione volo solista" allegato (H).

Nessuna attività da solo pilota potrà essere svolta se non sotto la supervisione dell'istruttore in campo.

Nel caso in cui sia trascorso un intervallo di tempo superiore ai 15 giorni, prima di poter effettuare l'attività di volo solista l'allievo deve effettuare attività a doppio comando a discrezione dell'Istruttore

## A.7 Comando dell'aeromobile

Il Pilota Istruttore incaricato dell'addestramento è il responsabile del volo, salvo i voli da SP dove è l'allievo.

Il Pilota-in-comando:

- è responsabile della sicurezza dei passeggeri dal momento del suo arrivo a bordo fino a che lascia l'aeromobile alla fine del volo;
- è responsabile delle operazioni e della sicurezza dell'aeromobile dal momento in cui è pronto a muoversi autonomamente dal parcheggio fino al successivo parcheggio alla fine del volo e il motore sia stato spento.

Il Pilota-in-comando deve:

- assicurare che l'attività addestrativa venga svolta nel pieno rispetto delle condizioni e delle prescrizioni contenute nelle pubblicazioni aeronautiche. Allo scopo deve prevedere, nel pianificare l'attività di volo prevista, l'uso da parte dell'allievo di idonea documentazione;
- verificare, prima dello svolgimento di un volo, che l'ammontare di carburante ed altri rifornimenti siano sufficienti per lo svolgimento del volo in sicurezza, tenendo conto del tipo di attività addestrativa da svolgere;
- accertare, prima di iniziare il decollo, che sulla base delle informazioni disponibili le condizioni meteo e quelle della pista garantiscano il decollo e l'atterraggio in sicurezza per lo svolgimento dell'attività addestrativa ed in accordo con i minimi pubblicati;
- dovrà usare le più recenti checklist emesse dal costruttore dell'aeromobile ed accertarsi che se prima del decollo i controlli dovessero essere interrotti, quest'ultimi siano ripresi da un punto sicuro prima dell'interruzione;
- accertare che la massa dell'aeromobile ed il suo centro di gravità siano tali che il volo possa essere effettuato entro i limiti prescritti dalla AFM;
- tutti gli equipaggiamenti, i bagagli e le merci siano propriamente caricati ed assicurati ed una evacuazione di emergenza sia sempre possibile;
- le limitazioni operative dell'aeromobile come specificate dal AFM non siano mai eccedute durante il volo;
- non cominciare il volo se sia incapacitato a svolgere le sue funzioni per ferite, malattia, stanchezza o sia sotto l'effetto di qualsiasi sostanza psicoattiva ed inoltre dovrà interrompere il volo sul primo aeroporto operabile se durante il volo le sue capacità dovessero essere compromesse da stanchezza o malessere;
- accertare che l'aeromobile sia in stato di aeronavigabilità;
- accertare che i documenti obbligatori siano a bordo
- accertare che gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal tipo di missione di volo da svolgere siano regolarmente funzionanti;
- accertare che siano disponibili le carte aeronautiche ed ogni altra documentazione appropriata all'area delle operazioni; che i dati di peso e di centraggio dell'aeromobile siano tali che la missione possa essere svolta nel rispetto delle limitazioni dell'aeromobile;
- riportare sul Quaderno Tecnico di Bordo ogni difetto tecnico riscontrato ed eccedenze rispetto alle limitazioni tecniche previste nella documentazione dell'aeromobile e annotare tutti dati previsti (tempi di volo, rifornimenti, nominativi allievo ed istruttore etc.);
- dovrà appena possibile riportare all'ente del servizio del traffico aereo qualsiasi condizione di volo e/o meteorologica pericolosa che potrebbe mettere in pericolo l'aeromobile;
- potrà in situazioni di emergenza che richiedono una decisione ed un'azione immediata, prendere qualsiasi azione reputi necessaria. In questo caso potrà deviare dalle regole e dalle procedure operative nell'interesse della sicurezza;
- dovrà immediatamente inoltrare un rapporto se subirà un'interferenza illegale alla competente Autorità e dovrà anche informare gli organi di polizia locali;
- dovrà immediatamente notificare all'Autorità ogni incidente che ha coinvolto l'aeromobile durante il volo e che abbia comportato ferite o morte di qualsiasi persona o danni sostanziali all'aeromobile o a proprietà terze.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 26 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

- deve rispettare le leggi, i regolamenti e le procedure di quegli Stati dove si conducono le operazioni ed in oltre deve conoscere le leggi, le regole e le procedure relative ai suoi compiti delle aree attraversate, degli aeroporti o avio superfici utilizzati.

### A.8 Trasporto di passeggeri / Voli introduttivi

Durante i voli di addestramento potranno essere a bordo soltanto piloti in addestramento regolarmente iscritti ai Corsi dell'RF e personale autorizzato con funzioni di addestramento o controllo.

Durante i voli di addestramento nei quali siano previste simulazioni di manovre anormali o di emergenza non potranno prendere posto a bordo passeggeri a qualsiasi titolo che non siano l'istruttore ed il singolo pilota in addestramento.

Sono previsti dei Voli Introduttivi ed in accordo alla normativa vigente ed alla disposizione ENAC prot.DG/32 del 07/11/2014 sono soggetti alle seguenti restrizioni:

- Il volo deve iniziare e finire dallo stesso aeroporto, eccetto per gli alianti;
- Il volo deve essere effettuato da un FI o CRI presente nell'Allegato G "Lista Istruttori" dell'ACAB;
- L'aeromobile deve avere assicurazione per responsabilità civile conto terzi che copra anche le persone presenti a bordo.

### A.9 Documenti dell'aeromobile

L'aeromobile impiegato per il volo deve avere a bordo la seguente documentazione:

- Certificato di Immatricolazione (originale);
- Certificato di navigabilità (originale);
- Certificato di revisione aeronavigabilità (originale);
- Licenza per l'esercizio di stazione radiotelefonica;
- Nota di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
- Certificato acustico.

La documentazione tecnico-operativa comprende:

- Flight Manual;
- Quaderno Tecnico di Bordo (QTB);
- Check List;

Della suddetta documentazione il FLIGHT MANUAL dello specifico aeromobile ed il Quaderno Tecnico di Bordo sono indispensabili per lo svolgimento del volo.

La documentazione per la navigazione deve comprendere:

- Dettagli del piano di volo ATS se compilato;
- Bollettini meteorologici e NOTAMS;
- Autorizzazioni al sorvolo (quando richieste);
- Carte aeronautiche relative all'area della rotta e dei suoi alternati;
- Procedure e segnali visivi in uso tra a/m intercettato ed intercettatore

I documenti e le carte aeronautiche, ove non diversamente previsto, possono essere disponibili anche in formato elettronico a patto che il sistema di lettura sia di pronto utilizzo, sia affidabile ed accessibile.

Il Pilota-in-comando su richiesta dell'Autorità dovrà mettere a disposizione i documenti per eventuali controlli e/o verifiche.

### A.10 Accesso ai corsi

L'allievo che intende iniziare un corso per il conseguimento di uno dei titoli conseguibili dovrà presentarsi tramite la segreteria al CFI il quale illustrerà il Corso, gli adempimenti amministrativi, consegnerà il materiale didattico, sosterrà un breve colloquio finalizzato alla conoscenza dell'allievo e delle sue motivazioni. Al termine in funzione delle disponibilità temporali dell'allievo, tenuto conto della equa ripartizione degli allievi per singolo Istruttore, lo assegnerà ad un istruttore. L'Istruttore assegnato sarà responsabile dell'addestramento dell'allievo.

### A.11 Conservazione dei documenti

La documentazione prodotta nel volo di addestramento riguardante l'attività deve essere conservata nel rispetto delle norme riportate dalla JAR-FCL 1.065-18.

Il RdO, attraverso i CFI e la Segreteria, è responsabile della conservazione per almeno 5 anni di:

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 27 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

- valutazioni sugli allievi piloti partecipanti prima, durante e dopo il corso;
- dettagli sulle conoscenze teoriche, sulle attività di volo impartite agli allievi partecipanti;
- dati personali, (data di scadenza dei certificati medici, abilitazioni, ecc.) relativi al personale della RF.

L'effettuazione dei corsi deve essere annotata sul libretto di volo.

I controlli periodici devono essere annotati sul libretto di volo.

La registrazione degli addestramenti pratici può essere mantenuta in forma computerizzata, ma deve essere anche conservata in forma scritta una volta completato il Corso.

La RF deve mettere a disposizione, su richiesta dell'Autorità, la documentazione dell'addestramento e le relative relazioni.

## **A.12 Registrazione dei documenti dell'equipaggio (licenze e abilitazioni)**

### **A 12.1** *Titoli e qualificazioni dei membri d'equipaggio*

Per ogni Istruttore di volo inserito in organigramma viene preparata una cartella, costantemente aggiornata con i titoli degli Istruttori.

### **A 12.2** *FCL.940 Validità dei certificati di Istruttore - aeroplano*

Fatto salvo quanto stabilito nella parte FCL.900, lettera b), punto 1, i certificati di istruttore sono validi per un periodo di 3 anni.

### **A 12.3** *Privilegi e condizioni degli Istruttori di volo - aeroplano*

I privilegi di un Istruttore di volo sono quelli indicati nel REG UE 1178/2011 e sue modificazioni PART FCL:

- FI      FCL.906.FI
- CRI     FCL.906.CRI
- IRI      FCL.906.IRI

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 28 di 62 <hr/> Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017
---	--	-----------	--

**A 12.4** *Rinnovo e ripristino degli Istruttori – aeroplano*

Per il rinnovo di un certificato di istruttore il titolare deve soddisfare quanto previsto dal REG UE 1178/2011 e sue modificazioni PART FCL.

- FI      FCL.940.FI
- CRI    FCL.940.CRI

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	<b>Part</b> <b>A</b>	Page 29 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

**A 12.5** *Privilegi e condizioni degli Istruttori di volo - Aliante*

- Il “Regolamento per il conseguimento della abilitazione di istruttore di volo su aliante ed. 2” del 21.12.2011 emanato da ENAC riconosce la figura di:  
Istruttore di volo di aliante (FI(GL))
- Regolamento art. 4 – Certificato medico  
Ai fini delle certificazioni mediche si applicano i requisiti contenuti nella PART MED relativi alla 2<sup>a</sup> classe, sia per il rilascio della abilitazione di istruttore di volo su aliante che per il mantenimento della sua validità.
- Regolamento art. 7 - Istruttore di volo Validità  
L’abilitazione di istruttore ha validità per tre anni.
- Regolamento art. 8 - Limitazioni alle attività consentite  
Periodo di restrizione: le attività consentite al titolare di un’abilitazione di istruttore di aliante sono limitate fino a che non ha effettuato almeno 70 ore di istruzione finalizzate al rilascio di licenza di pilota di aliante. La limitazione sarà rimossa da ENAC a seguito di una dichiarazione di idoneità redatta a cura e sotto la diretta responsabilità dell’istruttore esperto che ha effettuato la supervisione.  
Restrizioni: Il neo-istruttore di volo, non potrà autorizzare autonomamente il primo volo da solo pilota di un allievo fino a che non avrà maturato sotto la diretta supervisione e responsabilità di un istruttore esperto un’attività di almeno 70 ore di volo istruzionale, finalizzate al rilascio della Licenza di Pilota di Aliante.
- Regolamento art. 9 - Attività consentite e requisiti  
L’abilitazione di istruttore di volo su aliante autorizza il titolare a svolgere attività anche remunerata di istruzione nei limiti dell’abilitazione in suo possesso ed all’interno di un centro di addestramento autorizzato da ENAC per:
  - (a) rilascio Licenza di Pilota di Aliante;
  - (b) addestramento integrativo al traino con velivolo se già titolare dello stesso;
  - (c) addestramento integrativo al lancio con verricello se già titolare dello stesso;
  - (d) abilitazione al pilotaggio del motoaliante (SLMG e SSMG) certificato JAR-22 se già titolare della stessa;
  - (e) voli di addestramento e controllo per carenza di attività e per controlli di attività minima periodica;
  - (f) istruzione per l’abilitazione al traino degli alianti, se titolare della Licenza PPL e della relativa abilitazione
- Regolamento art. 10 - Istruttore di volo Mantenimento  
Ai fini del mantenimento della validità dell’abilitazione, l’istruttore di volo su aliante deve:
  - effettuare ogni 3 anni 80 ore di volo nella funzione di istruttore di volo su aliante di cui almeno 60 finalizzate al conseguimento della Licenza di pilota di aliante;
  - impartire nei 90 giorni precedenti l’esercizio delle attività consentite, almeno 3 ore di volo istruzionale su aliante.
 Qualora l’istruttore non abbia svolto l’attività recente, può effettuarla sotto il diretto controllo di un’altro istruttore che abbia la propria abilitazione in corso di validità.  
Se l’istruttore è in possesso della abilitazione di istruttore per altre categorie di aeromobili (velivoli elicotteri) l’attività minima di mantenimento può essere svolta per il 50% sulle predette categorie  
Il titolare di un’abilitazione di istruttore che non supera tutte le sezioni della prova di controllo di addestramento/professionalità prima della scadenza dell’abilitazione, non può esercitare le attività consentite dall’abilitazione fino a che non abbia completato con successo il controllo.

**A 12.6** *Documenti allievo*

Ogni allievo è responsabile della cura e mantenimento in validità dei propri documenti di volo che devono essere sempre al seguito, essi sono:

- licenza di volo o attestato di allievo pilota (se rilasciati);
- certificato medico;
- libretto di addestramento;

**A 12.7** *Registrazioni ed annotazioni riguardanti le licenze ed abilitazioni.*

La RF mantiene e conserva la seguente documentazione per un periodo di almeno 5 anni, servendosi dell’adeguato organico amministrativo:

- (a) libretto di addestramento di ciascun allievo;
- (b) accertamenti intermedi di teoria

 <b>Aero Club Rieti</b> <small>ALBERTO BIANCHETTI</small>	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 30 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

(c) notizie personali, quali scadenze del certificato medico, delle abilitazioni etc.;

(d) dati personali (data di scadenza dei certificati medici, abilitazioni, etc.) relativi al personale della RF.

La RF mette a disposizione, su richiesta dell'Autorità, la documentazione sull'addestramento.

#### **A.13 Mantenimento in esercizio (certificati medici e abilitazioni)**

I membri di equipaggio in addestramento devono avere le relative licenze ed abilitazioni in corso di validità.

Il mantenimento in corso di validità verrà assicurato, ove necessario, dall'effettuazione dell'attività minima prevista dalla normativa vigente.

Il pilota quando esercita le attività consentite dalla licenza deve portare con sé la licenza, il libretto di volo ed il certificato di idoneità medica, in corso di validità.

La RF deve verificare la validità delle licenze prima di pianificare l'attività di volo di ciascun partecipante all'addestramento specifico.

#### **A.14 Limiti del tempo di servizio e del tempo di volo istruttori di volo e allievi**

Sia gli allievi che gli Istruttori sono soggetti a limiti di impiego sia nell'attività di impiego a terra che nell'attività di volo.

Gli Istruttori impiegati presso altri operatori hanno la responsabilità di rispettare i limiti massimi previsti dalla normativa FTL relativa alle operazioni dell'operatore presso i quali sono impiegati.

I limiti massimi prescritti per i diversi periodi temporali sono definiti dalla seguente tabella:

periodo consecutivo di	tempo di volo istruttori	tempo di volo allievi
24 ore	6 h	6 h
48 ore	10	10 h
7 giorni	25	25
30 giorni	85	85
365 giorni	900	900

#### **A.15 Periodi di riposo istruttori di volo e allievi**

È responsabilità di ogni pilota di presentarsi in buona forma fisica e mentale alla missione di volo per non vanificarne lo svolgimento.

Sia gli allievi che gli Istruttori non possono andare in volo se non hanno fruito di una interruzione minima di riposo dall'ultima attività di servizio di almeno otto ore.

I periodi di riposo devono essere programmati nell'ambito dell'attività addestrativa e devono tenere conto di quanto stabilito nella normativa ENAC vigente.

I tempi minimi di riposo per i diversi periodi temporali sono definiti dalla seguente tabella:

periodo consecutivo di	Tempo di riposo Istruttori	Tempo di riposo Allievi
7 giorni	24 ore	24 ore

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 31 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### A.16 Libretto di volo dei piloti

Sia gli allievi che gli istruttori di volo sono personalmente responsabili dell'aggiornamento del loro Pilot's log book.

La durata e gli orari dei voli riportati sul log book devono coincidere con quelli riportati sul OTL e si insegna all'allievo a registrare tale attività al termine della stessa.

I libretti degli istruttori e degli allievi possono essere oggetto di audit come qualsiasi altra documentazione relativa all'addestramento. L'attribuzione del tempo di volo sarà effettuata in riferimento alla FCL.010:

- per velivoli, il tempo totale dal momento in cui l'aeromobile inizia il rullaggio allo scopo di decollare fino all'arresto alla fine del volo.
- per gli elicotteri, il tempo totale dal momento in cui le pale del rotore dell'elicottero iniziano a ruotare fino al momento in cui l'elicottero si arresta alla fine del volo, e le pale del rotore sono ferme.

### A.17 Piano di volo.

#### A 17.1 Piano di volo ATC

Per tutti i voli di addestramento, escluso l'aliante, è prevista la compilazione di un piano di volo ATC.

Il piano di volo ATC dovrà essere notificato all'ente del controllo del traffico aereo nella forma prevista e da esso accettata.

Qualora il volo abbia inizio dall'aeroporto di Rieti e si concluda sullo stesso all'interno della valle ed in contatto radio con la locale AFIU, il piano di volo potrà essere di tipo ridotto e notificato in frequenza.

Se è presente a bordo un Istruttore questi può decidere di non presentare un piano di volo nel rispetto della normativa ATS.

#### A 17.2 Piano di volo operativo (Flight Log)

Prima di ogni volo di trasferimento o che preveda una navigazione, escluso l'aliante, il pilota allievo dovrà compilare il piano di volo operativo (flight log) utilizzando il relativo modulo all'allegato "C".

Il piano di volo operativo dovrà sempre essere accompagnato e integrato da:

- notams;
- informazioni meteo rilevanti e necessarie;
- calcolo del carburante necessario e calcolo del carico e centraggio dell'aeromobile in accordo al Flight Manual.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 32 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

## A.18 Sicurezza del volo.

---

### OGNI ATTIVITÀ DI VOLO DOVRÀ ESSERE IMPRONTATA ALLA MASSIMA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI

---

I voli di addestramento verranno pianificati ed eseguiti nel massimo rispetto delle norme di sicurezza del volo riportate sul Training Manual ed in base alle procedure stabilite nei relativi Flight Manual degli Aeromobili.

Le procedure contenute nel presente Capitolo sono riferite ai contenuti relativi degli Annessi 10,11,12 e del Doc. 4444 dell'ICAO (PANS).

È opportuno ricordare che le attività addestrative sono finalizzate ad insegnare ai piloti ad evitare, finché è possibile, le situazioni critiche e a dominare quelle che non possono essere evitate.

La condizione essenziale è pertanto prevenire, con tutte le opportune azioni possibili tecniche ed operative, l'insorgere di tali situazioni.

Nel caso che si debbano proporre in volo simulazioni di situazioni critiche, queste devono essere fatte con tutta la cura per evitare che una simulazione si trasformi in una situazione realmente critica.

Opportuni suggerimenti operativi devono far parte integrale del Briefing di missioni che comportano la effettuazione di manovre anormali o la simulazione di emergenze.

Ogni eventuale problema di carattere operativo sull'impiego degli aeromobili deve essere riportato All'RdO per l'analisi e la soluzione.

Un'accurata pianificazione è alla base della buona riuscita di qualsiasi tipo di volo.

## A.19 Gestione sicurezza volo

La gestione della sicurezza volo prevede:

- Attuazione di un sistema di reporting con registrazione, analisi e discussione dei report;
- riunioni su richiesta del responsabile dell'organizzazione al fine di verificare l'andamento delle problematiche inerenti la sicurezza volo, la gestione degli inconvenienti e l'implementazione di procedure e/o addestramenti finalizzati al miglioramento della sicurezza. Al termine dovrà essere redatto verbale.
- Implementazione di ogni misura di sicurezza, informazioni o direttive di aeronavigabilità emanate dall'Autorità o Agenzia competente.

### A 19.1 Safety report

- Compilazione

Al verificarsi di un evento, incidente, inconveniente grave, come descritti al punto A.20, il Pilota Istruttore o il PIC dovrà immediatamente provvedere alla compilazione del modulo "Safety Report" registrando tutti i particolari di quanto accaduto al fine di una più precisa possibile ricostruzione del fatto e di una corretta analisi di quanto avvenuto.

Tale modulo compilato dovrà immediatamente essere consegnato al CFI, che provvederà alla sua registrazione.

I report possono essere compilati anche in forma anonima.

In tutti i casi la RF garantisce che i report non saranno usati per intraprendere azioni disciplinari verso allievi ed Istruttori.

- Registrazione

Il CFI, una volta venuto in possesso del "Safety Report" dovrà provvedere alla sua numerazione in modo progressivo ed alla registrazione su un apposito registro e dovrà informare senza indugio il RdO.

Successivamente il RdO con il CFI coadiuvato dagli altri Istruttori provvederà alla analisi di quanto segnalato e registrerà nell'apposito spazio le cause dell'evento da lui individuate.

In caso di "Safety Report" riguardanti incidenti o inconvenienti gravi, gli stessi dovranno essere trasmessi per conoscenza ad ENAC (Direzione Aeroportuale e Direzione Operazioni), ANSV, AFIU, CAMO.



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 33 di 62 <hr/> Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017
---	--	-----------	--

- **Analisi**  
L'RdO, al verificarsi di un evento ed in presenza di un "Safety Report" valuterà quanto segnalato e di conseguenza trarrà le conclusioni concordando le successive azioni e provvedimenti correttivi da intraprendere.  
Tali azioni e provvedimenti correttivi da intraprendere verranno trascritti nell'apposito spazio sul "Safety Report" e comunicati al pilota responsabile del volo o al Pilota Istruttore che lo ha compilato.  
Il successivo impiego dell'equipaggio che abbia compilato un "Safety Report" dovrà essere autorizzato dal RdO.
  
- **Riunioni periodiche**  
In occasione delle riunioni istruttori, o qualora ne emerga la necessità, l'RdO esporrà le problematiche di safety emerse e verranno formalizzate le azioni da intraprendere a livello di procedure, addestramento etc. al fine di ricercare un continuo miglioramento della sicurezza. Al termine dovrà essere redatto verbale.

### A 19.2 Esempio di Flight Safety Report

#### Safety report

A/m	Data	Condimento	
Allievo	Istruttore/Pilota	Corso	
Missione			

#### Fase interessata all'evento

1	A terra prima del volo
2	Messa in moto
3	Rullaggio
4	Prova motore
5	Decollo
6	Salita
7	Navigazione
8	Manovre particolari
9	Discesa
10	Avvicinamento
11	Riattaccata
12	Atterraggio
13	Rullaggio
15	Parcheggio e arresto motore
15	

Descrizione dell'evento	Il pilota _____
-------------------------	-----------------

Cause imputabili all'evento	Il responsabile dell'OR _____
-----------------------------	-------------------------------

Azioni e provvedimenti da intraprendere	Il responsabile dell'OR _____
---	-------------------------------

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	<b>Part</b> <b>A</b>	Page 35 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### A 19.3 Equipaggiamenti

Prima di andare in volo è necessario verificare che l'aeromobile sia dotato di tutti gli equipaggiamenti previsti per il tipo di attività da svolgere, ivi compresa la dotazione di manuali, cartine e documentazione indispensabile per l'effettuazione operativa del volo.

### A 19.4 Ascolto radio

Durante ogni fase del volo è necessario mantenere un attento ascolto radio al fine di ricevere istruzioni da parte dell'ATC e di seguire l'evolversi della situazione del traffico circostante.

Quando è presente a bordo un secondo apparato radio COMM esso dovrà essere utilizzato dal pilota per un continuo monitoraggio della frequenza di emergenza (121.50).

### A 19.5 Rischi

Durante i voli di addestramento l'effettuazione di manovre simulate relative ad emergenze o situazioni anomale particolarmente critiche deve essere oggetto di accurato briefing da parte dell'istruttore per dare la corretta consapevolezza degli interventi da effettuare.

Questo soprattutto per minimizzare il rischio connesso con le operazioni addestrative di volo e per mantenere l'adeguato margine nei confronti di situazioni limite e critiche.

A discrezione dell'istruttore, in tali situazioni, possono essere aggiunti "items" particolari alla check list che diano maggiori margini di sicurezza.

### A.20 Evento, Incidente, Inconveniente grave (rif: UE 376/2014)

Le norme ENAC ed internazionali prevedono la notifica alle autorità competenti dell'avvenimento di incidenti e inconvenienti gravi.

Ciò per permettere la valutazione delle cause che lo hanno determinato ed introdurre, ove necessario, le opportune azioni correttive.

Un incidente può sempre accadere ed è umano che accada; è invece criminale nascondere per vergogna o timore, poiché se la causa che lo ha determinato può ripresentarsi e non è stato fatto nulla per evitarlo, la volta successiva l'evento potrebbe concludersi con gravi danni.

Pertanto è richiesto a Piloti, Istruttori o allievi di notificare sempre al RdO della RF o al CFI ogni evento anomalo, anche se si è concluso positivamente.

#### A 20.1 Evento:

qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave. La lista completa è riportata negli allegati I e II del DLgs 213/2006

#### A 20.2 Incidente (rif.Regolamento UE n. 996/2010)

Un incidente aeronautico grave (*accident*), è un evento connesso ad un impiego di un aeromobile, verificatosi tra il momento in cui una persona vi si imbarca allo scopo di effettuare il volo e il momento in cui tutti i presenti a bordo per tale scopo sono sbarcati, in cui:

- (a) anche una sola persona abbia subito lesioni fatali o gravi come conseguenze:
  - del trovarsi a bordo
  - del contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, anche accidentalmente staccatasi da esso
  - dall'esposizione allo scarico dei turbogetti

Sono escluse le lesioni per causa naturale, le lesioni auto inflitte o procurate da altri, le lesioni subite da clandestini che si trovino, a bordo, in zone normalmente non accessibili ai passeggeri o all'equipaggio
- (b) l'aeromobile abbia riportato danneggiamento o cedimenti strutturali tali da:
  - alterarne le caratteristiche di robustezza, le prestazioni o le qualità di volo
  - richiedere, di norma, un intervento straordinario di manutenzione o di sostituzione della parte danneggiata.

Sono esclusi i casi di avaria motore o danni circoscritti ai motori, ai suoi accessori o carenature, i danni alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai freni, alle carenature aerodinamiche di fusoliera, le piccole ammaccature o perforazioni al rivestimento esterno dell'aeromobile)
- (c) l'aeromobile risulti disperso e del tutto inaccessibile.

Unicamente ai fini di uniformità statistica, una lesione è considerata fatale dall'ICAO se provoca il decesso entro 30 giorni.

Per lesioni gravi l'ICAO intende un trauma dovuto ad incidente che:

- richiede ricovero ospedaliero per più di 48 ore con inizio entro il settimo giorno dal fatto; oppure:
- abbia procurato fratture ossee (con esclusione di fratture semplici alle dita delle mani e dei piedi o del setto nasale)

oppure:

- abbia comportato lacerazioni con emorragia grave o lesioni al sistema nervoso, muscolare o tendineo; oppure:
- abbia comportato lesioni ad organi interni; oppure:

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 36 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

- abbia comportato lesioni di secondo e di terzo grado o comunque estese a più del cinque per cento della superficie corporea.

Un aeromobile si intende disperso se al termine delle operazioni ufficiali di ricerca il relitto non è stato localizzato.

Rientrano quindi nella definizione ICAO, oltre ai casi di perdita totale dell'aeromobile e ogni altro grave incidente durante l'esercizio, anche le sole lesioni fisiche o ai passeggeri o ai membri dell'equipaggio o a terzi provocato dall'impiego dell'aeromobile, nonché le sole avarie o danni ad impianti o a parti strutturali dell'aeromobile che abbiano le caratteristiche elencate nella definizione stessa.

### **A 20.3** *Inconveniente Grave (rif.Regolamento UE n. 996/2010)*

L'inconveniente grave (*incident*) è un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.

*Gli eventi elencati sono tipici esempi di inconvenienti che possono costituire inconvenienti gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di «inconveniente grave» (rif.Regolamento UE n. 996/2010):*

- mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo o quando sarebbe stata opportuna una manovra di scampo,
- volo controllato fin quasi all'urto, evitato di misura, contro il terreno,
- decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- decollo da una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale,
- casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti,
- avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie non contenute del motore a turbina, non classificata come incidente,
- malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente l'operatività dell'aeromobile,
- inabilità fisica dell'equipaggio in volo,
- quantitativo di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota,
- incursioni in pista classificate come di gravità A ai sensi del manuale per la prevenzione delle incursioni sulla pista (ICAO doc. 9870) che contiene informazioni sulle classificazioni della gravità,
- inconvenienti in fase di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale,
- avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'inviluppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile,
- avaria di più di un impianto di un sistema ridondante obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	Part A	Page 37 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

#### **A 20.4** *Notifica*

Dopo gli eventuali interventi immediati, l'ente ATS con cui si è in contatto deve essere informato, mediante l'uso della fraseologia radio, qualora l'incidente possa interessare la condotta del volo.

Per eventi durante il volo la cui gravità operativa o rilevanza commerciale ne richieda, a giudizio del pilota responsabile del volo o dell'Istruttore, la notifica immediata alla RF, questa deve essere informata tempestivamente tramite gli enti ATS.

Se l'evento si verifica al suolo, la RF deve essere sempre avvisata, se possibile con sufficiente tempestività, al fine di concordare le misure per minimizzare i disservizi.

Qualora ciò risultasse inattuabile il pilota responsabile del volo o l'Istruttore potrà risolvere la situazione di anomalità comunicando successivamente alla RF, quanto prima possibile, i provvedimenti presi.

---

#### NOTA

---

La segnalazione agli enti interessati circa gli eventi, incidenti, inconvenienti gravi, dovrà essere fatta secondo i tempi e le modalità indicate nella circolare ENAC GEN 1C

#### **A 20.5** *Impiego dell'equipaggio a seguito di un incidente o inconveniente*

Il successivo impiego dell'equipaggio che abbia subito un incidente va autorizzato dal RdO.

#### **A 20.6** *Pilota di sicurezza JAR-FCL 1.065 (e)*

Il pilota di sicurezza è un pilota qualificato ad operare come PIC sulla classe/tipo di velivolo, ed è presente a bordo allo scopo di assumere il controllo del velivolo nel caso il pilota responsabile, che possiede un certificato medico con una specifica limitazione, dovesse divenire inabile.

La persona che opera come pilota di sicurezza deve essere informato sui seguenti punti:

- nozioni fondamentali sul ruolo del pilota di sicurezza;
- attribuzione del tempo di volo come pilota di sicurezza;
- tipologia delle restrizioni mediche che impediscono ad un particolare pilota di svolgere le funzioni da solo pilota a bordo;
- funzione e responsabilità del pilota di sicurezza;
- note informative per facilitare lo svolgimento delle funzioni da parte del pilota.

E' opportuno che il titolare di una licenza con limitazioni a volare con il pilota di sicurezza al momento del rilascio o rinnovo del relativo certificato medico con la limitazione, riceva un foglio informativo con le istruzioni per la persona che svolgerà le funzioni di pilota di sicurezza.

Questo pilota svolge precise funzioni di supervisione sull'andamento delle operazioni, deve essere in possesso dei titoli necessari ed è responsabile che esse avvengano nel rispetto delle norme di separazione dagli ostacoli e dagli altri aeromobili.

I piloti che possono svolgere tali funzioni devono essere valutati e nominati dal RdO che deve anche segnalarne i nominativi all'ENAC.



# Operations Manual

I-RF-083  
PARTE GENERALE  
GENERAL

Part  
A

Page 38 di 62

Ed. 2 - Rev.6  
20.05.2017

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE GENERALE</b> <b>GENERAL</b>	<b>Part</b> <b>A</b>	Page 39 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### **A.21 Procedure di emergenza e soccorso**

I piloti in addestramento dovranno curare la completa conoscenza di eventuali procedure particolari da applicare in situazioni di emergenza o di soccorso oltre alle normali procedure relative all'impiego degli equipaggiamenti di emergenza e di soccorso presenti a bordo degli aeromobili e che sono dettagliatamente descritte nel FLIGHT MANUAL dell'aeromobile.

#### **A 21.1 Avaria simulata (Aeromobile monomotore)**

E' fatto divieto simulare in volo situazioni anormali o di emergenza con passeggeri a bordo.

Fanno eccezione i voli di addestramento rispettando le raccomandazioni emesse dall'ENAC, e quindi durante i voli su aeromobili monomotore saranno adottate le seguenti procedure:

- le avarie motore potranno essere simulate solo dall'Istruttore;
- l'avaria motore potrà essere simulata esclusivamente mediante la riduzione della manetta;
- la simulazione dell'avaria motore dopo il decollo con pista ancora disponibile potrà essere dimostrata solo dall'istruttore. Durante questa manovra il carrello dovrà rimanere abbassato;
- la riattaccata non dovrà essere iniziata al di sotto dei 50 piedi sopra l'elevazione del campo e non dovrà essere effettuato un touch and go.
- non sono consentite simulazioni di avaria motore al di sopra di aree abitate o popolate;
- durante i voli da Solo Pilota, nessun allievo potrà simulare un'avaria motore;
- gli Istruttori di volo sono esortati ad usare la prudenza durante le simulazioni di avaria motore. Dovranno essere tenuti in considerazione la vicinanza col terreno, la presenza di altro traffico, l'altitudine, le condizioni meteorologiche, il caricamento dell'aeromobile, ecc.
- durante la simulazione di procedure anormali o di emergenza potranno essere a bordo solo l'istruttore e l'allievo.

#### **A 21.2 Avaria simulata in decollo (Aliante)**

Nell'interesse della sicurezza e durante la dimostrazione dell'avaria dell'interruzione del traino durante la fase di decollo dovuta a rottura del cavo o piantata motore del traino o altro, verranno adottate le seguenti procedure:

- le avarie potranno essere simulate solo dal Pilota Istruttore;
- le avarie dovranno essere dimostrate dal Pilota Istruttore ed eseguite dall'allievo durante i voli in doppio comando ad un'altezza ritenuta idonea e sicura dall'istruttore in funzione delle capacità dell'allievo, delle condizioni atmosferiche e comunque non inferiore agli 80 mt. AGL
- Le avarie dovranno essere dimostrate qualora le condizioni atmosferiche lo consentano esclusivamente decollando per pista 34
- i piloti Istruttori sono esortati ad usare la prudenza durante le simulazioni di avaria. Dovranno essere tenuti in considerazione la vicinanza col terreno, la presenza di altro traffico, l'altitudine di densità, le condizioni meteorologiche, il caricamento dell'aeromobile, ecc.

#### **A 21.3 Procedure di emergenza (a bordo dell'aeromobile)**

Nel caso si presentino situazioni di emergenza il PIC dovrà eseguire tutte le azioni che ritiene necessarie per garantire la sicurezza. In particolare:

- in situazioni di emergenza, l'Istruttore dovrà mantenere stretto contatto radio con l'ente di controllo del traffico aereo, il Servizio di Ricerca e Soccorso e gli altri aeromobili e terrà conto delle loro istruzioni e dei loro suggerimenti;
- in caso di infrazione alle regole, alle leggi o agli standard della RF, le stesse andranno notificate quanto prima agli enti preposti;
- in caso di emergenza, inserire il codice 7700 sul transponder se installato secondo le necessità.

**End of RF OM Part -A-**

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE TECNICA <i>TECHNICAL</i>	Part B	Page 40 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

# PARTE TECNICA



	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE TECNICA <i>TECHNICAL</i>	Part B	Page 41 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK

 <p><b>Aero Club Rieti</b> ALBERTO BIANCHETTI</p>	<h1 style="margin: 0;">Operations Manual</h1> <p style="margin: 0;">I-RF-083 PARTE TECNICA TECHNICAL</p>	<p>Part B</p>	Page 42 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

## B.1 Flotta

L'ACAB è proprietario e/o esercente degli aeromobili normalmente impiegati per attività di volo e didattica. Tali aeromobili, oltre ad avere il C.N. in vigore, devono poter essere impiegabili per le attività addestrative richieste. La lista aggiornata degli aeromobili uso scuola è inserita nell'allegato "A" al presente OMA.

## B.2 Aeronavigabilità degli aeromobili

Lo stato di aeronavigabilità degli aeromobili classificati "scuola" alla tabella è responsabilità delle CAMO secondo i Programmi di manutenzione PdM da essa redatti e approvati da ENAC

## B.3 Incaricato Gestione Tecnica

### B.3.1 Responsabilità

L'IGT è incaricato:

- Di informare le CAMO riguardo all'attività di volo svolta dagli aeromobili da esse gestiti
- Di informare le CAMO di ogni evento che potrebbe portare i singoli aeromobili in condizioni di non aeronavigabilità
- del mantenimento della navigabilità degli aeromobili non classificati come "scuola"

### B.3.2 compiti

- a) Mantiene aggiornato l'elenco degli aeromobili utilizzati per la scuola e per turismo - allenamento
- b) Definisce:
  - Contratti per gli aeromobili sotto sorveglianza tecnica con le CAMO
  - procedure di revisione paracadute
  - procedure di rifornimento velivoli
  - procedure di cambio configurazione aeromobili
- c) Inoltra ad ENAC domanda per l'approvazione e gli emendamenti dei documenti di cui al punto precedente dove applicabile
- d) Elabora procedure con le CAMO al fine di eliminare ritardi nel fermo aeromobili in caso di inefficienze, inconvenienti o ispezioni/manutenzione
- e) Controlla in generale il soddisfacimento dei requisiti relativi all'attività aeroscolastica di cui alla parte 30 del RT ENAC.

Ed in particolare:

- a) Controlla che i metodi di carico e centraggio degli aeromobili siano aggiornati secondo procedure standardizzate e concordate dove applicabile con le CAMO
- b) Controlla che i manuali di volo dei singoli aeromobili siano aggiornati secondo procedure standardizzate e concordate dove applicabile con le CAMO
- c) Instaura un sistema di rilevazione delle inefficienze/inconvenienti su QTB e cura che le copie rilevanti delle pagine del QTB vengano inviate alle CAMO
- d) Dispone il fermo dei singoli aeromobili sotto la propria gestione o in relazione a quanto comunicatogli dalle CAMO
- e) Controlla che gli aeromobili o le attrezzature inefficienti siano chiaramente segnalati apponendo i cartelli "INEFFICIENTE"
- f) Emette ODL per gli aeromobili sotto la sua diretta gestione tecnica
- g) Ratifica ODL al solo fine economico-commerciale alle ditte di manutenzione per esecuzione dei lavori di ispezione/manutenzione per gli aeromobili sotto sorveglianza CAMO secondo le indicazioni della stessa
- h) Instaura una procedura di comunicazione con il RdO, al fine di assicurarsi che tutte le variazioni che riguardano il Flight Manual incluse le variazioni di carico e bilanciamento siano positivamente osservate da allievi piloti ed istruttori
- i) Instaura una procedura di comunicazione con il RdO al fine di assicurarsi che tutte le inefficienze e avarie riscontrate sugli aeromobili nelle fasi operative siano prontamente comunicate al IGT e RCG
- j) Controlla il regolare flusso di informazioni sulle ore volate, tra pilota e IGT attraverso RCG e segreteria e le CAMO
- k) Cura la procedura di controllo delle cisterne del carburante raccogliendo inoltre in apposito registro i fogli del controllo acqua

## B.4 Interfaccia tra RF e IGT

Il nodo di interfaccia tra l'RF ed il IGT è la Segreteria dell'ACAB.

Il flusso di dati tra il RdO, il IGT, il RCG, viene gestito dalla segreteria con l'ausilio del sito web dell'ACAB: [www.aeroclubrieti.it](http://www.aeroclubrieti.it), delle mail [tecnico@aeroclubrieti.it](mailto:tecnico@aeroclubrieti.it), [info@aeroclubrieti.it](mailto:info@aeroclubrieti.it), [presidente@aeroclubrieti.it](mailto:presidente@aeroclubrieti.it) e del telefono al fine di coordinare le esigenze, degli interessati.

Sarà cura dell'IGT assicurarsi che le sue direttive (fermo macchina, rifornimento velivoli, cambi configurazione, paracadute, etc) raggiungano il RdO, RCG, i CFI e gli FI.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE TECNICA</b> <b>TECHNICAL</b>	<b>Part</b> <b>B</b>	Page 43 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

Sarà cura dell'IGT assicurarsi che tutte le informazioni che riguardano le ore volate, il numero delle operazioni, gli eventuali incidenti, inconvenienti, inefficienze gli siano recapitate nel più breve tempo possibile.

### **B.5 Interfaccia tra RF e CAMO**

Le comunicazioni tra RF e CAMO avvengono tramite l'IGT con l'ausilio della segreteria a cadenza settimanale per posta elettronica e telefono o secondo le modalità concordate dalle CAMO. L'IGT è responsabile dell'avvenuta comunicazione dell'attività di volo alle CAMO

#### *B 5.1 Scadenzari*

Lo scadenziario è lo strumento attraverso il quale le CAMO e l'IGT gestiscono l'aeronavigabilità degli aeromobili.

#### *B 5.2 Aggiornamento libretti di volo*

Il controllo delle registrazioni riguardanti la cellula, il motore e l'elica sui rispettivi libretti, è eseguito settimanalmente dalla CAMO per gli aeromobili di competenza. Gli strumenti attraverso i quali vengono registrate le ore di volo dei velivoli sono l'orometro e le registrazioni sul QTB. Per gli alianti le ore vengono riportate attraverso le registrazioni sul QTB.

L'IGT aggiorna i libretti degli aeromobili sotto la propria gestione tecnica mensilmente.

Le registrazioni riguardanti le operazioni di ispezione/manutenzione verranno annotate non appena avvenute a cura della CAMO e dall'IGT per gli aeromobili di rispettiva competenza, in ogni caso prima che siano rimessi in linea di volo

Sarà cura del IGT acquisire i RdL, gli eventuali "Form One" e tutta la documentazione comprovante il lavoro eseguito secondo OdL ed in seguito trasmetterla alle CAMO per quanto di competenza .

### **B.6 Impiego dell'aeromobile**

Le procedure contenute in questo capitolo definiscono standard di volo della RF validi per tutti gli aeromobili, rinviando ai Manuali di Impiego dei singoli tipi di aeromobile e al Training Manual di ogni corso per le specifiche procedure e limitazioni di utilizzazione.

Gli standard di volo, che nascono e potranno essere modificati in base alla esperienza operativa, riflettono le politiche operative della RF. Essi si prefiggono lo scopo di raggiungere il massimo grado di sicurezza promuovendo l'applicazione ordinata ed uniforme di procedure di volo la cui costante osservanza costituisce fattore importante per il raggiungimento di tale obiettivo. Essi possono discostarsi dalle norme codificate ma solo in forma più restrittiva.

Nulla di quanto indicato negli standard di volo costituisce limitazione all'autorità del pilota nell'esercizio della propria competenza professionale e capacità di giudizio quando, in eccezionali circostanze, uno scostamento dagli standard si rendesse necessario.

### **B.7 Uso delle check list**

Per le liste dei controlli in particolare, sono stati predisposti dei cartoncini plastificati con un formato idoneo per una facile e rapida consultazione a bordo dei vari aeromobili.

Le Check List sono strutturate in modo tale che l'allievo possa sin dall'inizio dell'addestramento prendere familiarità con la terminologia usata nelle operazioni.

L'IGT dovrà verificare che le check list siano aggiornate a seguito della emissione di aggiornamenti degli AFM e se necessario emettere una nuova versione del documento.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE TECNICA</b> <b>TECHNICAL</b>	<b>Part</b> <b>B</b>	Page 44 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### B 7.1 *Modalità generali di esecuzione*

Il pilota legge ad alta voce la chiamata e l'azione relativa alla chiamata, eseguendo egli stesso l'azione corrispondente, se la configurazione non è in accordo con la risposta della Check List intraprenderà l'azione correttiva.

Quando la risposta della Check List è "as request", la risposta del pilota rifletterà la reale configurazione dell'impianto che dovrà essere corretta qualora non corrisponda alla configurazione voluta in quella fase operativa

Tutti gli aeromobili utilizzati per addestramento hanno in dotazione le Check List appropriate,

poste in cabina di pilotaggio in ubicazioni prestabilite. L'uso di queste Check List in dotazione è obbligatorio per i membri dell'equipaggio di condotta.

Le Check List di cui al punto precedente sono di due tipi:

- Normal Check List;
- Abnormal & Emergency Check List.

### B 7.2 *Normal Procedures*

Sono le procedure necessarie per il normale svolgimento del volo in modo ordinato e sicuro.

Divise in blocchi procedurali per fasi di volo, vengono svolte seguendo lo scanning standardizzato dei pannelli strumenti, eccetto quando viene richiesto diversamente dalla necessaria priorità di qualche azione.

La Normal Check List serve a verificare le azioni per ogni fase di volo, la cui omissione potrebbe compromettere il regolare svolgimento delle fasi successive.

Essa è divisa usualmente nelle seguenti parti:

- Ispezione esterna;
- Ispezione interna;
- Prima dell'avviamento;
- Dopo l'avviamento;
- Taxiing;
- Prima del decollo;
- Dopo il decollo;
- Discesa;
- Procedura;
- Finale;
- Dopo atterraggio;
- Parcheggio.

L'ispezione esterna-interna deve essere effettuata a cura dell'equipaggio prima di ogni volo, compresi quelli in partenza dalla base di armamento.

E' tassativo:

- Utilizzare la Check List per l'effettuazione dei controlli;
- Non variare la sequenza dei controlli prevista dalle liste;
- Proseguire solamente quando si è data risposta od esecuzione ad ogni voce.

### B 7.3 *Limitazioni*

L'impiego degli aeromobili dovrà essere conforme alle limitazioni descritte nel AFM.

Durante ogni fase delle operazioni, il caricamento, la massa e il centro di gravità (CG) dell'aeromobile dovranno rispettare le limitazioni contenute nell'AFM.

Etichette, tabelle, markings sugli strumenti o combinazioni di essi, contenenti le limitazioni operative prescritte dall'AFM dovranno essere applicate e visibili.

Nelle situazioni addestrative l'RF potrà disporre l'applicazione di limitazioni più cautelative di quelle previste dal Flight Manual, ciò per mantenere adeguati margini di sicurezza durante la simulazione di situazioni anomale o di avarie. Per l'effettuazione dell'attività addestrativa gli aeromobili dovranno essere in regola con le attività di manutenzione programmata e le eventuali inefficienze presenti essere giudicate compatibili anche con l'attività addestrativa dall'istruttore in quanto Comandante responsabile dell'aeromobile.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE TECNICA</b> <b>TECHNICAL</b>	<b>Part</b> <b>B</b>	Page 45 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

#### B 7.4 Registrazioni su QTB

Il Quaderno Tecnico di Bordo (QTB) è il documento, nominativamente intestato a ciascun aeromobile, che ne comprova l'efficienza, ai fini della navigabilità, e ne registra i tempi di impiego secondo quanto previsto dal ENAC.

Il QTB viene stampato a cura dell'ACAB o delle CAMO ed è conforme a quanto stabilito dal RT 30/I-1e.

Le modalità di compilazione sono conformi al regolamento CE N°2062/2006 MA 306 e dal RT 30/I-1e 32/B-3 §5.7.1.1.

Ogni singolo quaderno è contraddistinto dalle marche dell'aeromobile e da un numero progressivo.

Ogni singolo foglio è contraddistinto dalle marche dell'aeromobile, ed è numerato progressivamente.

Nessuna pagina può essere soppressa ma sarà annullata nella sua complessità e lasciata nel QTB.

Qualora siano necessarie cancellature, esse vanno apportate con una linea trasversale in modo che sia leggibile quanto scritto sotto di essa.

L'equipaggio di condotta, prima di intraprendere un volo, è tenuto a consultare scrupolosamente il QTB; per la presa in consegna dell'aeromobile il pilota responsabile del volo, l'Istruttore o l'Allievo (sotto la supervisione dell'Istruttore nel caso di volo solista) vi appone la propria firma.

Durante la compilazione del QTB si dovrà specificare nella casella "Pilota/Nome e Cognome" anche la mansione a bordo (FI o Allievo o Allievo solista)

Sarà cura dell'IGT trasmettere le copie rilevanti a intervalli regolari alla CAMO, e archiviare quelle degli aeromobili per uso non aeroscolastico nell'ufficio tecnico

Tutte le mattine il RCG rileva le ore volate il giorno precedente, le trasmette alla Segreteria dell'ACAB che aggiorna i totali sull'apposita casella del QTB.

Gli stessi dati vengono comunicati dalla segreteria al IGT

Per la corretta compilazione fare riferimento al manuale delle istruzioni dettagliate emesso dall'ACAB all'allegato "B" del presente OM

#### B.8 Procedure d'emergenza

Sono procedure relative a possibili e prevedibili condizioni anormali e di emergenza e stabiliscono le azioni che devono essere svolte in tali situazioni.

Le Abnormal/Emergency Procedures della RF sono basate sulle procedure di Emergenza del Flight Manual e in molti casi ne rappresentano la estensione ed il completamento, richiedendo azioni complementari a quelle basiche richieste dagli Enti di certificazione per il ripristino delle condizioni di sicurezza.

Le Abnormal/Emergency Check List, ricavate dalle procedure del Flight Manual pubblicato dal costruttore e in riferimento alle caratteristiche specifiche di impiantistica dei singoli aeromobili, costituiscono la documentazione da utilizzare in caso di necessità.

In alcune procedure sono state selezionate specifiche azioni, definite "MEMORY ITEMS", che devono essere conosciute ed eseguite a MEMORIA.

Le fasi della Normal Check List non sono di solito contenute nelle procedure anormali o di emergenza.

Qualcuna tra queste, comunque, richiede una sostanziale deviazione dalle procedure normali per il proseguimento del volo.

In questi casi le voci della Normal Check List sono state inserite, o, opportunamente adattate, nella relativa procedura. Le dizioni AFTER TAKEOFF, DESCENT, APPROACH e FINAL in una procedura anormale o di emergenza indicheranno che la Normal Check List, per quella specifica fase del volo, non dovrà essere utilizzata.

In tutti gli altri casi ove la Normal Check List non è contenuta nella procedura anormale o di emergenza, completata quest'ultima, si provvederà alla lettura della Normal Check List, quando previsto per quella specifica fase del volo.

Quando un pilota percepisce l'esistenza di una condizione anormale o di emergenza o che comunque non trovi giustificazione nella fase di volo in atto, deve immediatamente informare l'altro pilota a bordo.

Al verificarsi di tale situazione il pilota che svolge la funzione di Pilot Flying, tenendo presente che la condotta dell'aeromobile è prioritaria rispetto alle azioni correttive da intraprendere, continua in tale funzione fino a quando ritenuto opportuno dall'Istruttore nel caso che questi non sia Pilot Flying.

Tutte le indicazioni disponibili devono, per quanto possibile, essere reciprocamente confrontate, onde avere conferma del mal funzionamento dell'impianto.

Il pilota responsabile del volo o l'Istruttore sulla scorta degli elementi di giudizio a sua disposizione, valuta, inquadra l'avaria e, dopo verifica con l'altro membro di equipaggio allo scopo di identificare la corretta procedura, ne annuncia il titolo.

Appena la situazione lo consente (controllo dell'aeromobile positivamente assicurato entro i margini di sicurezza previsti) e dopo l'effettuazione delle eventuali azioni "MEMORY ITEMS", il Pilot Flying esegue la Abnormal/Emergency Check List annunciando la voce e l'azione relativa e provvedendo egli stesso ad eseguirla.

#### B 8.1 Comportamento in condizioni non normali

Per emergenza, come già evidenziato, si intende una situazione operativa suscettibile di porre l'aeromobile, l'equipaggio e i passeggeri in imminente pericolo se non prontamente affrontata e corretta.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE TECNICA</b> <b>TECHNICAL</b>	<b>Part</b> <b>B</b>	Page 46 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

A fronte di una molteplicità di possibili casi non prevedibili nei quali la valutazione della situazione di emergenza e la scelta delle azioni correttive non possono che ricadere sotto la sola discrezionalità del pilota responsabile del volo e/o dell'Istruttore, esistono condizioni anormali e di emergenza per le quali la linea di condotta è stabilita dalla documentazione tecnico - operativa.

Per queste ultime condizioni, le eventuali deviazioni dalle procedure ufficiali dovranno trovare giustificazione nella necessità di adattamento a circostanze specifiche decisa dal pilota per realizzare il massimo livello di sicurezza.

Qualsiasi pilota che dovesse rilevare una situazione non usuale o che non trovi giustificazione nella fase di volo in atto, o che altrimenti ritenesse di identificare una condizione di anomalità o di pericolo, è tenuto ad informare prontamente l'Istruttore.

L'Istruttore è tenuto a valutare tale informazione per l'adozione degli eventuali provvedimenti correttivi.

### *B 8.2 Gestione delle situazioni non normali*

La condotta dell'aeromobile secondo una traiettoria sicura, in particolare per le fasi di decollo, salita iniziale, avvicinamento finale e atterraggio, ha la precedenza sulle azioni da intraprendere per eliminare o ridurre gli effetti dell'avaria o della situazione di emergenza in atto.

La distribuzione dei compiti in emergenza espressa nei Flight Manual copre normalmente solamente il caso in cui il pilota occupi a bordo il posto di sinistra negli aerei e quello anteriore per gli alianti, senza prendere in considerazione altre combinazioni di ruoli.

È essenziale pertanto, che l'istruttore stabilisca inequivocabilmente, prima e durante le fasi del volo, chi ha il ruolo di Pilot Flying in caso di situazioni anormali o d'emergenza reali.

Generalmente in presenza di un'emergenza reale l'Istruttore dovrà rilevare i comandi, annunciando "I have control" e coordinare l'esecuzione della procedura.

Tuttavia l'istruttore può decidere di far agire l'allievo come Pilot Flying per la specifica fase del volo, quando ciò non risulti, a suo giudizio, in un minor grado di sicurezza.

In tal caso l'Istruttore dovrà specificare esattamente i singoli ruoli riservati ai membri di equipaggio al verificarsi dell'emergenza.

Condizione indispensabile per poter passare alla fase attiva dell'intervento correttivo, dopo la manifestazione ed il riconoscimento di una situazione di emergenza, è la sicura identificazione del tipo di emergenza e la localizzazione dell'impianto in avaria quando trattasi di impianti o sistemi di bordo.

Il risultato del suddetto esame deve sempre essere annunciato ad alta voce dal pilota che ha rilevato l'inconveniente limitatamente a quanto obiettivamente osservato.

L'Istruttore confermerà, con un ordine positivo, dato ad alta voce ed utilizzando la fraseologia standard, la sua intenzione di dare corso alla procedura di emergenza.

Quanto detto è valido per tutti gli impianti dell'aeromobili la cui totale o parziale avaria possa incidere sulla sicurezza del volo, con particolare riguardo ai motori ed alle fasi di volo a bassa quota.

### *B 8.3 Emergency authority*

Qualora si evidenzia una situazione di PERICOLO IMMEDIATO che non consenta di informare tempestivamente l'altro componente dell'equipaggio (o la situazione di pericolo comunicata non venga recepita come tale) e non si possa operare nel rispetto dei criteri di coordinazione e ripartizione dei compiti, la necessaria azione correttiva per il salvataggio dell'aeromobile sarà INIZIATA IMMEDIATAMENTE dal pilota che se ne sia reso conto.

L'altro pilota dovrà dare la massima assistenza sino al completamento della manovra.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE TECNICA</b> <b>TECHNICAL</b>	<b>Part</b> <b>B</b>	Page 47 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### **B.9 Radio e radioaiuti**

Gli aeromobili impiegati dalla RF, a seconda del tipo di missione da svolgere e della loro certificazione (VFR – IFR), sono equipaggiati con idonee apparecchiature radio per le comunicazioni T/B/T e per la radionavigazione.

### **B.10 Avarie aeromobili**

Il PIC è responsabile di registrare sul QTB ogni avaria o anomalia rilevata sull'aeromobile e di notificarla il più velocemente possibile all'IGT per tramite della Segreteria. L'IGT dopo le opportune verifiche coordinerà la rimessa in servizio dell'aeromobile dopo aver consultato la CAMO.

### **B.11 Inefficienze multiple**

Not applicable

### **B.12 Paracadute**

I paracadute necessari per l'attività di volo con alianti sono riposti in apposito armadio situato nell' hangar alianti.

L'IGT controlla giornalmente la presenza e le condizioni degli stessi.

E' responsabilità dei PIC accertarsi della presenza dei paracadute a bordo degli alianti.

L'IGT conserva nell'ufficio tecnico i libretti dei singoli paracadute verificandone l'aggiornamento.

L'IGT verifica e aggiorna lo scadenario curando l'emissione di ODL e l'invio dei paracadute a ditta certificata per riparazioni e i ripiegamenti periodici secondo vigente normativa.

I paracadute inefficienti o da revisionare verranno rimossi dall'hangar e custoditi nell'ufficio tecnico con la dicitura "inefficiente" fino a che non verranno sottoposti a revisione.

### **B.13 Cavi traino e piastrine**

La RF dispone di cavi con piastrina colorata per i diversi carichi di rottura.

### **B.14 Zavorre e bilanciamento alianti**

Le zavorre che potrebbero rendersi necessarie per l'attività di volo degli alianti sono riposte su apposita mensola, nell'hangar alianti.

Non prevedono nessun tipo di manutenzione.

E' responsabilità dell'allievo e dell'istruttore verificare peso e bilanciamento ed eventualmente utilizzare le predette zavorre secondo quanto previsto dal manuale di volo

### **B.15 Cisterna carburante**

N/A

### **B.16 Pesata**

La RF assicura che la massa e il baricentro (CG) degli aeromobili siano stati stabiliti tramite una pesata prima dell'entrata in servizio iniziale e quando richiesto. Gli effetti cumulativi di modifiche e riparazioni sulla massa e sul cg saranno considerati e documentati. Queste informazioni saranno messe a disposizione del PIC. L'aeromobile sarà anche ripesato se gli effetti di modifiche non saranno precisamente conosciuti. La massa e il CG dovranno essere rivisti se il peso a vuoto operativo supererà il +/-0,5% e/o se il CG supererà +/- 0,5% della corda media aerodinamica. Questo potrà essere fatto sia analiticamente che con pesata sempre che non diversamente previsto dal AFM. Le pesate saranno effettuate o dal costruttore dell'aeromobile o da officine certificate ed idonee.

### **B.17 Cassetta di pronto soccorso e giubbetti salvagente**

Sarà cura dell'IGT di verificare che ogni aeromobile abbia a bordo una cassetta di pronto soccorso come da regolamento EU965/2012, posta in posizione facilmente accessibile dal PIC.

Sarà inoltre sua cura verificare che il contenuto sia mantenuto aggiornato.

Sarà cura dell'IGT di verificare l'efficienza dei giubbetti salvataggio custoditi nel magazzino tecnico e messi a disposizione dei piloti che ne facciano richiesta.

**End of RF OM Part -B-**

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE TECNICA <i>TECHNICAL</i>	Part B	Page 48 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK



	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE TECNICA <i>TECHNICAL</i>	Part B	Page 49 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE OPERATIVA <i>ROUTE</i>	Part C	Page 50 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

# PARTE OPERATIVA

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 PARTE OPERATIVA <i>ROUTE</i>	Part C	Page 51 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

INTENTIONALLY BLANK

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE OPERATIVA</b> <b>ROUTE</b>	<b>Part</b> <b>C</b>	Page 52 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### C.1 Prestazioni certificate aeromobili ed uso degli aeroporti

Nella RF vengono impiegati solo aeromobili le cui prestazioni siano in linea con l'attività che deve essere svolta.

La RF potrà impiegare per l'addestramento in volo aeromobili monomotore, le cui prestazioni siano adeguate all'attività che deve essere svolta, nel rispetto della normativa nazionale e JAR-FCL1 stabilita per il loro impiego in tutte le varie fasi di volo (decollo-salita-crociera-discesa-atte­rraggio-simulazione di avarie/emergenze).

Il PIC dovrà usare solamente aeroporti o aviosuperfici che siano adeguati alle operazioni dell'aeromobile impiegato.

Il PIC dovrà operare l'aeromobile solamente se le prestazioni sono adeguate ad aderire con le regole del volo applicabili e con ogni altra restrizione applicabile al volo, allo spazio aereo o gli aeroporti/avio superfici usati, tenendo in considerazione l'accuratezza delle carte e mappe usate.

E' fatto divieto utilizzare aeroporti isolati, ovvero che dispongano del primo aeroporto alternato disponibile ed operabile a più di un'ora di volo alla velocità di massima autonomia chilometrica.

L'attività aeroscolastica è consentita su tutti gli aeroporti e avio superfici dove sia possibile un decollo o atterraggio normale al peso massimo operativo, dove non vi siano ostacoli lungo la traiettoria di decollo (almeno 50ft liberi), sia disponibile una manica a vento e preferibilmente sia disponibile un servizio antincendio e un servizio di assistenza TBT. Più specificatamente le avio superfici devono essere gestite e autorizzate da ENAC per l'attività didattica.

Durante qualsiasi fase dell'addestramento in volo deve essere posta la massima attenzione all'impiego delle tabelle, dei grafici e delle limitazioni riportate nel Flight Manual per il calcolo delle prestazioni di decollo, salita, rotta, riattaccata, atterraggio.

Particolare attenzione sarà dedicata alla determinazione delle quote minime di sicurezza in qualsiasi fase dei voli.

L'effettuazione di particolari manovre che comportino una riduzione delle prestazioni oltre i margini operativi normali e al di fuori delle situazioni previste dai programmi di addestramento JAR-FCL 1 è vietata.

Se previsto, il PIC dovrà seguire rotte di minimo rumore, eventualmente applicando anche procedure operative se contenute nel AFM, assicurando comunque che la sicurezza del volo ha priorità sulla riduzione del rumore.

### C.2 Pianificazione operativa del volo

#### C 2.1 Generalità

La pianificazione operativa del volo deve avvenire in accordo con l'impiego prevedibile per quel tipo di velivolo.

Ciò significa che, per ogni volo dovrà essere effettuata una adeguata pianificazione considerando opportunamente la situazione meteo al decollo, in rotta ed all'atterraggio sia a destinazione che sugli alternati di rotta e di destinazione che dovranno essere scelti secondo precisi criteri di opportunità in funzione dello scenario effettivo. Il PIC dovrà inoltre prendere in considerazione anche eventuali AIRMETs, SIGMETs e "pilot report" e continuare a rivalutare la situazione alla luce degli aggiornamenti prima e durante il volo.

Nessun elemento utile a facilitare ed ottimizzare il volo dovrà essere trascurato in fase di pianificazione, poiché una tale attività a terra renderà più fluida e meno impegnativa l'attività operativa una volta in volo.

#### C 2.2 Pianificazione carburante e lubrificante (esclusi aeromobili SLMG)

La quantità di combustibile e di lubrificante imbarcata deve essere tale da assicurare che il volo programmato possa essere portato a termine con sicurezza.

Nella quantità imbarcata deve essere compresa la riserva per fronteggiare gli imprevisti e per permettere all'aeromobile di raggiungere l'aeroporto alternato che deve essere sempre previsto. Può essere scelto come aeroporto alternato anche l'aeroporto di partenza purchè le previsioni meteorologiche ne garantiscano l'operabilità.

Nel calcolo del combustibile e del lubrificante si deve tenere conto delle seguenti condizioni:

- condizioni meteorologiche previste;
- densità prevista del traffico aereo e ritardi dovuti al traffico stesso;
- Qualunque altra condizione che possa causare un ritardo nell'atterraggio dell'aeromobile o incrementare i consumi.

ACAB RF adotta la seguente fuel policy, che prevede che il quantitativo di carburante e lubrificante a bordo dovrà essere almeno pari alla somma di **(a)+(b)+(c)** come definiti di seguito:

#### a) Carburante necessario per il rullaggio (Taxi fuel)

Rappresenta una quantità standard e corrisponde al carburante consumato per l'avviamento dei motori, per il loro riscaldamento e per il rullaggio dal parcheggio fino alla soglia pista di decollo.

Questa quantità deve considerarsi completamente consumata prima del decollo.

#### b) Carburante necessario per il volo (Trip fuel)

Rappresenta la quantità di carburante necessaria per volare dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione e comprende:

- Il carburante necessario al decollo e alla salita dall'elevazione dell'aeroporto fino al livello o altitudine iniziale di crociera, tenendo in considerazione la rotta di partenza prevista;

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE OPERATIVA</b> <b>ROUTE</b>	Part C	Page 53 di 62 <hr/> Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017
---	---	-----------	--

- Il carburante necessario dal punto di livellamento (top of climb) fino al punto di inizio della discesa (top of descent), inclusi i gradini in salita ed in discesa;
- Il carburante necessario dal punto di inizio della discesa (top of descent) fino al punto dove inizia la fase di avvicinamento, tenendo in considerazione la procedura di arrivo prevista;
- Il carburante necessario per condurre la fase di avvicinamento ed atterraggio all'aeroporto di destinazione.

 <p><b>Aero Club Rieti</b> ALBERTO BIANCHETTI</p>	<h2 style="color: blue;">Operations Manual</h2> <p style="color: blue;">I-RF-083 PARTE OPERATIVA ROUTE</p>	<p style="color: blue;">Part C</p>	Page 54 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

**c) Carburante di riserva (Reserve fuel)**

Rappresenta la quantità di carburante che si suppone sia a bordo quando si calcola il peso stimato all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione. È la somma delle seguenti quantità:

- **Alternate fuel** Carburante necessario per compiere un mancato avvicinamento all'aeroporto di destinazione (questa quantità è normalmente inclusa nelle tabelle delle prestazioni di salita fornite dal costruttore dell'aeromobile), la salita dall'altitudine di mancato avvicinamento fino al livello/altitudine di crociera, la crociera dal punto di livellamento al punto di inizio discesa volata alla velocità di massima autonomia chilometrica, la discesa, la fase di avvicinamento e di atterraggio all'aeroporto alternato. Comunque questa quantità non potrà essere inferiore a 20 minuti di volo. Nel caso siano richiesti due aeroporti alternati, il carburante per l'alternato deve essere sufficiente per raggiungere l'aeroporto alternato che richiede la maggior quantità di carburante.
- **Final Reserve Fuel** Carburante necessario per volare 10 minuti a 1000ft AGL alla velocità di minimo consumo orario sull'aeroporto di destinazione.

**C 2.3 RF Fuel policy**

La quantità minima di carburante che deve essere a bordo prima di un volo è definita al punto C 2.2 del presente OM.

La RF ACAB adotta la politica di imbarcare comunque sempre la massima quantità di carburante possibile tenendo conto delle limitazioni di carico e centraggio e di prestazione dell'aeromobile soprattutto per i voli di allievi da solo pilota.

La RF ACAB adotta inoltre le seguenti procedure interne:

- Al rifornimento deve sempre presenziare personale della RF (Istruttori o meccanici di linea) al fine di garantirne quantità e qualità, In caso di rifornimento forzato in un'aeroporto diverso è responsabilità del PIC accertarsi che il carburante imbarcato risponda ai requisiti indicati nel AFM;
- Il pilota responsabile dopo ogni rifornimento effettua le operazioni di spurgo in accordo al flight manual;
- Tutti i voli solisti sono pianificati considerando di non dovere effettuare rifornimento su aeroporti esterni;
- nel caso di voli di addestramento di lunga navigazione con scali su aeroporti intermedi, il rifornimento su questi aeroporti verrà pianificato a terra prima della partenza dall'istruttore responsabile, indicando quantità e qualità;
- qualsiasi variazione sulla pianificazione iniziale di un volo di addestramento di lunga navigazione verrà comunicata all'istruttore responsabile o suo incaricato via telefono per ripianificare il rifornimento e/o la tratta successiva se necessario;
- Al fine di determinare la quantità di carburante consumata viene considerato il consumo orario alla potenza del 75%
- Durante il volo il consumo deve essere monitorato costantemente attraverso la verifica dei tempi di volo e la verifica degli strumenti di bordo, considerando che questi ultimi possono essere poco indicativi;
- I piloti istruttori e quelli che effettuano attività come PIC devono essere istruiti circa le modalità e le norme di sicurezza da rispettare durante il rifornimento di carburante.

In particolare:

- Le operazioni di rifornimento non dovranno essere effettuate durante temporali di scariche elettriche;
- Nessun passeggero sia a bordo, stia sbarcando od imbarcando
- l'interruttore master e contatti siano in posizione off
- il velivolo sia stato messo a massa mediante l'apposito cavo
- nessuno fumi nelle vicinanze
- il carburante sia del tipo autorizzato e privo di contaminanti
- il pilota dovrà effettuare lo spurgo.

**C 2.4 Quote minime di sicurezza in rotta**

Il metodo adottato da ACAB RF è quello stabilito dall'AIP, in quanto si è scelta tale documentazione come riferimento per la pianificazione dei suoi voli.

In ogni caso le altitudini minime utilizzate non possono essere inferiori a quelle fissate dalle autorità aeronautiche dello Stato sorvolato. Le Altitudini Minime di Sicurezza in Rotta (M.E.A.) sono pubblicate sulle carte di radionavigazione e di area terminale in accordo ai seguenti criteri:

- carte di bassa quota e carte miste di alta e bassa quota: i valori M.E.A. vengono rappresentati solo se uguali o superiori a 3100 piedi.
- carte di alta quota: i valori M.E.A. vengono rappresentati solo se uguali o superiori a 10.100 piedi.
- carte di area terminale: i valori M.E.A. vengono sempre rappresentati, qualunque sia il loro valore.

Le Altitudini Minime di Sicurezza di Griglia (M.G.A.) sono pubblicate sulle carte di radionavigazione e di area terminale.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE OPERATIVA</b> <b>ROUTE</b>	<b>Part</b> <b>C</b>	Page 55 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

Nella documentazione di rotta (AIP), sono riportati, per ciascuna rotta o segmento di rotta, le altitudini minime di sicurezza o di rotta per i voli I.F.R.

Le Altitudini Minime di Sicurezza in Rotta (M.E.A.) si applicano entro una fascia laterale di protezione la cui larghezza è stabilita in funzione della distanza delle radioassistenze che definiscono il segmento di rotta.

I livelli di crociera ai quali si intende effettuare il volo dovranno essere specificati nel Piano di Volo e dovranno essere espressi in termini di "Livelli di Volo" (in pratica riferiti alla regolazione dell'altimetro sul QNE) se il volo si svolge al disopra dell'altitudine di transizione.

Il "Livello o Livelli di Volo" scelti per l'effettuazione del volo debbono essere compatibili con le altitudini minime di sicurezza in rotta (M.E.A.) e con la regola dei livelli semicirculari di crociera dell'Annesso 2 I.C.A.O. (vedere manuale di rotta).

Maggiori dettagli sono disponibili consultandol'AIP.

### C 2.5 *Flight Log*

Per tutti i voli di trasferimento o navigazione dovrà essere utilizzato un Flight Log che riporti almeno:

- Calcoli del carburante previsto;
- Punti di sorvolo previsti;
- ETE, ETA, ATA, etc, per ogni punto;
- Identificativi dei radioaiuti;
- MSA (quote minime di sicurezza);
- Prue previste, WCA, etc,
- Carburante previsto.

Un modello esempio di flight Log è riportato all'allegato "C" del presente OM.

### C 2.6 *Equipaggiamenti per la navigazione*

Nessun volo può essere intrapreso se non sono perfettamente efficienti tutti gli equipaggiamenti previsti per la specifica navigazione.

## C.3 Carico e centraggio

Particolare cura dovrà essere tenuta nel calcolare la posizione del baricentro rispetto ai limiti anteriore e posteriore di escursione, tenendo presente che la sua posizione influenza la controllabilità dell'aeromobile.

Per calcolare la posizione del baricentro dell'aeromobile impiegato è necessario rifarsi al Flight Manual dell'aeromobile.

### C 3.1 *Piano di carico*

Il piano di carico ha il fine di:

- Dimostrare che il carico imbarcato ed i pesi dell'aeromobile sono conformi ai limiti/valori riportati nei Manuali d'Impiego;
- Determinare il massimo carico permesso, tenuto conto delle condizioni operative del volo da effettuare;
- Ricavare i dati necessari per la compilazione del Grafico di Centraggio (Balance Chart);
- Illustrare l'effettiva entità e distribuzione del carico imbarcato, distinto secondo le diverse destinazioni lungo la rotta.

La compilazione dei moduli "Load Sheet" è demandata generalmente all'allievo.

Non appena approntato il piano di carico va presentato all'Istruttore dell'aeromobile per l'approvazione e la firma.

### C 3.2 *Definizioni del Piano di Carico*

Le definizioni dei termini generalmente adottati nel Piano di Carico sono le seguenti:

- **BASIC EMPTY WEIGHT "B.E.W." (Peso Basico a Vuoto)**  
E' il peso del velivolo comprensivo di cellula, motori, configurazione interna, impianti ed equipaggiamenti che sono parte integrante del velivolo stesso. Sono comprensivi di tutti i fluidi contenuti in impianti chiusi, del carburante non usabile e non drenabile e dell'olio motori.
- **USABLE FUEL "U.F." (Carburante usabile)**  
E' il carburante disponibile ed usabile in volo per la propulsione dei motori.
- **PAYLOAD "P." (Carico)**  
E' il peso dei passeggeri, del carico e dei bagagli.
- **MAXIMUM TAKE OFF WEIGHT "M.T.O.W." (Peso Massimo al Decollo)**  
E' il peso massimo del velivolo consentito dai limiti strutturali per il decollo. Può coincidere con il M.R.W.
- **MAX OPERATING T.O.W. "M.O.T.O.W." (Peso Massimo Operativo al Decollo).**  
E' il peso massimo al decollo consentito dalle limitazioni di pista. Non può mai essere superiore al M.T.O.W.
- **FUEL ON BOARD**  
E' la quantità di carburante a bordo, prima dell'avviamento motore.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE OPERATIVA</b> <b>ROUTE</b>	<b>Part</b> <b>C</b>	Page 56 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

- **TRIP FUEL**

E' la quantità di carburante ottenuta dalla somma dei consumi relativi a:

- decollo
- salita
- crociera
- discesa
- avvicinamento finale.

I consumi vanno calcolati in funzione delle reali condizioni di vento e temperatura lungo la rotta.

- **ALTERNATE FUEL**

E' la quantità di carburante necessaria per raggiungere, in condizioni di volo Long Range, l'aeroporto alternato da una riattaccata sull'aeroporto di destinazione più eventuali altre quantità extra.

E' la somma dei consumi per:

- riattaccata
- salita alla quota di crociera pianificata
- trip in long range
- discesa
- avvicinamento e atterraggio

- **TAXI FUEL**

E' la quantità di carburante necessaria per le operazioni a terra: avviamento motori, uso APU e rullaggio. Deve considerarsi consumata al momento del decollo.

### C 3.3 Grafico di centraggio (*balance chart*)

Questo documento ha il fine di determinare la posizione del baricentro dell'aeromobile in qualsiasi condizione di peso, a seconda dell'ubicazione dei passeggeri e/o del carico inerte a bordo, e di verificare il rispetto dei limiti riportati nel Flight Manual di ciascun aeromobile. Il Grafico del Centraggio è complementare al Piano di Carico; deve essere compilato per ogni volo in partenza.

## C.4 Minimi meteorologici

Tutti i voli dovranno essere effettuati esclusivamente applicando le regole e limitazioni dei voli VFR diurno ed in condizioni VMC . Il volo potrà essere cominciato o continuato se le ultime informazioni meteorologiche indicano che le condizioni del tempo lungo la rotta e alla destinazione pianificata allo stimato di arrivo siano almeno i minimi operativi VFR o al di sopra.

### C 4.1 Voli VFR

I voli VFR devono essere condotti in accordo alle Regole del Volo a Vista ed in accordo alla tabella seguente:

Altitudine	Classe di spazio aereo	Visibilità in volo	Distanza dalle nubi
A livello di volo FL 100 o al di sopra	B C D E F G	8 km	Orizzontale: 1500 m Verticale: 1000 ft
Al di sotto di FL 100 e al di sopra di 3000 ft s.l.m. oppure 1000 ft dal suolo, quale dei due valori il più alto	B C D E F G	5 km	Orizzontale: 1500 m Verticale: 1000 ft
A 3000 ft s.l.m. o al di sotto o 1000 ft da suolo, quale dei due valori il più alto	B C D E	5 km	Orizzontale: 1500 m Verticale: 1000 ft
	F G	5 km <sup>(1)</sup>	Fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo

<sup>(1)</sup> Possono operare con una visibilità in volo inferiore a 5 km ma non inferiore a 1500 mt gli aeromobili condotti ad una IAS di 140 kt o meno.

## C.5 Minimi meteorologici voli di allievi solisti

L'Istruttore, prima di autorizzare un volo solista per un allievo, dovrà accertarsi che le condizioni meteorologiche lungo tutta la rotta siano idonee e compatibili con lo stato di avanzamento istruzionale dell'allievo stesso.

In particolare dovrà prestare cura a:



	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE OPERATIVA</b> <b>ROUTE</b>	<b>Part</b> <b>C</b>	Page 57 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

- Visibilità generale e base delle nubi lungo tutta la rotta;
- Direzione ed intensità del vento al decollo, lungo la rotta e all'atterraggio;
- Fenomeni particolari pericolosi per la navigazione (temporali, wind shear, etc.);
- Formazioni di ghiaccio.

In particolare:

- Il vento al traverso dovrà essere inferiore al vento ammesso dal Flight Manual dell'aeromobile;
- Le condizioni di visibilità e copertura delle nubi dovranno essere tali da precludere in ogni fase del volo la possibilità che l'allievo incontri condizioni IMC;
- Nessun volo potrà essere autorizzato se esiste la possibilità della presenza di fenomeni particolari pericolosi per la navigazione o condizioni di ghiaccio.

### C.6 Procedure di Traino

Per le operazioni di traino degli alianti, i circuiti e le procedure fare riferimento al "Manuale Operativo Traino Alianti".

### C.7 Piastrine Weak Link

Per le operazioni di traino degli alianti ogni cavo è dotato di una piastrina con rottura a carico prefissato. Le piastrine sono di colore diverso. Prima di ogni traino l'istruttore ed il trainatore dovrà verificare l'idoneità della piastrina presente sul cavo con l'aliante da trainare. Per semplificazione vicino il gancio dell'aliante viene apposta un'etichetta con il colore della piastrina idonea

### C.8 Aree e rotte d'addestramento

L'addestramento, in funzione della tipologia, potrà essere svolto in aree ben definite o lungo rotte che risultano da una pianificazione e da un piano di volo ATC.

Per quanto riguarda il volo a vela l'area di addestramento sarà all'interno della R23.

### C.9 Rullaggio aeromobili

Gli aeromobili dell'ACAB possono essere fatti rullare nelle aree di movimento degli aeroporti solo da persone in possesso di opportuna qualifica ovvero di licenza di volo in corso di validità.

### C.10 Trasporto di dispositivi elettronici portatili e di beni pericolosi

C.10.1 Il PIC non dovrà permettere che siano usati a bordo dell'aeromobile dispositivi elettronici portatili che possano disturbare e/o compromettere il funzionamento corretto dei sistemi di bordo o influire sulle prestazioni dell'aeromobile.

C.10.2 Il trasporto di beni pericolosi è vietato. Il PIC dovrà adottare tutte le ragionevoli misure per evitare il trasporto involontario di materiali/oggetti pericolosi assicurandosi di informare i passeggeri circa le tipologie ed i pericoli del trasporto di beni pericolosi.

A titolo indicativo si elencano alcuni beni pericolosi:

- Materiali infiammabili;
- Materiali esplosivi;
- Gas compressi (bombole);
- Armi da fuoco;
- Materiali magnetici;
- Gas o sostanze irritanti e/o tossiche.

### C.11 Trasporto passeggeri

Fatto salve le norme del punto A.8, nel caso di trasporto di passeggeri, il PIC dovrà assicurarsi prima del volo di effettuare un briefing ai passeggeri trasportati circa gli equipaggiamenti e le procedure di emergenza, l'uso delle cinture di sicurezza e dei giubbetti di salvataggio se imbarcati. Prima del rullaggio, del decollo, dell'atterraggio e di qualsiasi altra situazione che lo richieda, dovrà altresì assicurarsi che ogni passeggero occupi il posto assegnato e che abbia le cinture di sicurezza propriamente indossate.

Il PIC potrà trasportare il numero massimo di passeggeri previsto sull'AFM. Ogni passeggero dovrà avere un sedile con le relative cinture di sicurezza.

### C.12 Fumo a bordo

E' fatto divieto di fumare a bordo degli aeromobili dell'ACAB.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE OPERATIVA</b> <b>ROUTE</b>	<b>Part</b> <b>C</b>	Page 58 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

### **C.13 Ghiaccio ed altri contaminanti – procedure a terra e in volo**

Il PIC potrà cominciare il decollo se le superfici dell'aeromobile sono pulite da qualsiasi deposito che possa influire negativamente sulle prestazioni o sulla controllabilità del velivolo.

Il volo in condizioni di formazione di ghiaccio conosciute o previste è vietato.

Nel caso durante il volo inizi una formazione di ghiaccio sulle strutture dell'aeromobile il PIC dovrà uscire il più velocemente da questa zona, cambiando quota di volo e/o rotta, e se necessario dichiarando emergenza all'ente ATC.

Il PIC dovrà accertarsi di applicare tutte le procedure e limitazioni previste sull'AFM circa il volo in condizioni di ghiaccio conosciute o previste.

### **C.14 Condizioni di decollo**

Prima di cominciare il decollo, il PIC dovrà verificare che, in accordo con le informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche sull'aeroporto/aviosuperficie e le condizioni della pista permettano un sicuro decollo e una sicura salita iniziale.

### **C.15 Gestione del carburante durante il volo**

Il PIC dovrà controllare ad intervalli regolari la quantità del carburante usabile e verificare che tale quantità non sia inferiore a quella necessaria per procedere verso un aeroporto operabile e che le riserve pianificate siano almeno come richiesto al punto C 2.2.

### **C.16 Uso dell'ossigeno supplementare**

Sarà cura del PIC dotarsi ed indossare una maschera ad ossigeno supplementare se vi sia il pericolo di un calo delle prestazioni e facoltà nello svolgimento del pilotaggio lungo la rotta pianificata alla quota prevista. Dovrà altresì farla indossare anche ai passeggeri se vi sia il pericolo che siano soggetti a malori e comunque quando il volo si svolge ad una altitudine di più di 13000ft.

In ogni caso il PIC dovrà indossare la maschera ad ossigeno supplementare quando:

- Il volo si svolge ad una altitudine al di sopra 10000ft e al di sotto di 13000ft per più di trenta minuti;
- Il volo si svolge ad una altitudine al di sopra di 13000ft.

Nelle valutazioni prima del volo il PIC, per quanto riguarda la necessità o meno di ossigeno dovrà tenere in considerazione i seguenti aspetti:

- Essere a conoscenza dell'ipossia e dei rischi associati;
- Altitudine di volo prevista;
- Durata del volo;
- Condizione dei passeggeri in relazione ad altitudine di residenza, fumo, esperienze di volo ad alta quota, salute, età, disabilità e altri fattori che possono influire.

Durante il volo il PIC dovrà porre attenzione e monitorare i sintomi dell'ipossia e se verificatane la presenza valutare tempestivamente una discesa ad altitudini inferiori o all'uso dell'ossigeno supplementare.

Per ulteriori approfondimenti si fa riferimento al volantino pubblicato da EASA "HYPOXIA" scaricabile dal sito ACAB parte download.

### **C.17 Volo in prossimità del suolo**

Il volo dovrà essere condotto sempre in accordo alle altitudine minime previste dalle regolamentazioni. In ogni caso se il PIC dovesse trovarsi a volare involontariamente al di sotto di quote minime e/o a rischio di collisione con il terreno dovrà prendere immediatamente azioni correttive in modo da ristabilire condizioni di volo sicuro ed una adeguata separazione dal terreno.

### **C.18 Condizioni di atterraggio**

Prima di cominciare l'avvicinamento per l'atterraggio, il PIC dovrà verificare che, in accordo con le informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche sull'aeroporto/aviosuperficie di destinazione e le condizioni della pista permettano un sicuro avvicinamento, atterraggio o riattaccata.

### **C.19 Volo sul'acqua**

Il PIC se prevede di operare un volo che sorvoli una superficie acqua e la costa sia oltre la distanza di planata dell'aeromobile impiegato o che il decollo o l'atterraggio sia effettuato sull'acqua e potrebbe avvenire un ammaraggio dovrà assicurarsi che siano presenti a bordo e che siano facilmente accessibili degli equipaggiamenti individuali di galleggiamento (giubbetti salvataggio) per ogni persona presente a bordo. Un certo numero di giubbetti salvataggio sono disponibili presso l'ufficio tecnico dell'ACAB e forniti su richiesta del PIC.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE OPERATIVA</b> <b>ROUTE</b>	Part C	Page 59 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

Nel caso il volo sia effettuato su superficie acquee ad una distanza dalla costa di più di 30 minuti di volo (alla normale velocità di crociera) o a 50nm quale delle due è la minor distanza, il PIC dovrà determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti dell'aereomobile in caso di ammaraggio in modo da decidere il trasporto di:

- Equipaggiamento di segnalazione;
- Battello d'emergenza che possa ospitare tutte le persone a bordo;
- Dotazioni di sopravvivenza idonee per le condizioni previste.

Nella valutazione dei rischi il PIC dovrà tenere in considerazione lo stato del mare, la temperatura dell'aria e dell'acqua, la distanza dalla costa idonea ad un atterraggio di emergenza e la disponibilità di un servizio di ricerca e soccorso (SAR).

#### **C.20 Equipaggiamenti di sopravvivenza**

Il PIC dovrà valutare se il volo sarà operato su zone dove la ricerca e il soccorso potrebbero essere difficoltosi e nel caso dovrà equipaggiarsi con sistemi di segnalazione e dotazioni di sopravvivenza idonei alle zone sorvolate e alle persone presenti a bordo.

**End of RF OM Part -C-**

	<b>Operations Manual</b> I-RF-083 <b>PARTE PERSONALE</b> <b>STAFF TRAINING</b>	Part D	Page 60 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

# PERSONALE

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE PERSONALE</b> <b>STAFF TRAINING</b>	<b>Part</b> <b>D</b>	Page 61 di 62
			Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017

## D.1 Incaricati responsabili dello standard/competenza del personale di volo

### D 1.1 *Impiego Istruttori*

Gli Istruttori possono essere impiegati in attività istruzionale nei limiti consentiti loro dalle abilitazioni possedute in accordo con i requisiti stabiliti da JAR-FCL 1 e regolamenti nazionali.

Accertati i requisiti base, gli interessati vengono avviati dopo un colloquio con il RdO ad un periodo di addestramento in abbinamento con Istruttori anziani, seguito da una prova teorico - pratica di accertamento delle capacità.

La prova viene programmata e svolta sotto la direzione del RdO.

Il superamento di detta prova è condizione indispensabile per ottenere l'abilitazione all'insegnamento per la specifica materia.

### D 1.2 *Responsabili Standard Istruzionale*

Il RdO della RF è responsabile del mantenimento della qualità dei risultati ottenuti dalla RF e dello standard addestrativo.

Egli terrà riunioni intese a valutare, sotto forma anche di Audit, lo svolgimento dell'attività di addestramento.

Queste riunioni saranno tenute principalmente con gli istruttori ma ad esse periodicamente potranno intervenire anche i responsabili della manutenzione al fine di ottimizzare anche l'impiego degli aeromobili ai fini istruzionali.

### D 1.3 *Standardizzazione istruttori*

Tutti gli istruttori della RF dovranno essere adeguatamente standardizzati in modo da comprendere i seguenti elementi:

- consegna ed illustrazione dell'OM, Training Manual, libretti istruzione aeromobili e liste di controllo;
- illustrazione generale della attività svolta dalla RF;
- presentazione ed illustrazione dell'organico della RF;
- presentazione e descrizione delle procedure interne;
- descrizione della ubicazione di:
  - manuali,
  - documentazioni tecniche,
  - documentazione attività di volo,
  - documentazione istruttori,
  - documentazione allievi;
- illustrazione delle procedure di compilazione della documentazione dell'attività di volo;
- illustrazione delle procedure di compilazione dei sillabus e degli statini degli allievi;
- descrizione delle caratteristiche degli aeromobili della flotta sociale;
- illustrazione delle procedure per il rifornimento carburante;
- illustrazione delle procedure per il parcheggio aeromobili;
- descrizione delle procedure ATC locali con illustrazione dell'ubicazione delle zone di lavoro abitualmente usate;
- illustrazione degli aeroporti alternati e relative procedure;
- elencazione degli aeroporti abitualmente impiegati in fase di addestramento e relative procedure ATC.

## D.2 Addestramento di ripresa

Nel caso un FI non abbia l'attività recente per poter impartire istruzione dovrà effettuare un'attività a doppio comando con altro FI finalizzato alla riacquisizione della necessaria standardizzazione.

La durata dell'attività sarà discrezionalmente decisa dal RdO sulla base della sua personale valutazione.

## D.3 Standardizzazione e aggiornamento

Almeno due volte l'anno, il RdO indirà delle riunioni di standardizzazione.

Tali riunioni sono finalizzate alla verifica della qualità professionale del lavoro di ogni istruttore e alla ricerca di metodologie che ne possano determinare un miglioramento dei risultati.

Il confronto deve essere alimentato in maniera costruttiva e con la possibilità di dare ad ogni partecipante una occasione di crescita professionale.

In concomitanza delle riunioni periodiche di standardizzazione saranno trattati argomenti riguardanti l'aggiornamento delle tecniche didattiche.

Se del caso sarà effettuata qualche conferenza con la partecipazione di esperti, particolarmente nei campi della didattica, dei fattori umani e della medicina aeronautica.

Potranno essere invitate a partecipare anche autorità dell'ENAC che possono portare un proficuo apporto su eventuali novità nell'applicazione della normativa amministrativa.

Delle riunioni verrà redatto verbale e conservato in apposito registro.

	<b>Operations Manual</b> <b>I-RF-083</b> <b>PARTE PERSONALE</b> <b>STAFF TRAINING</b>	Part D	Page 62 di 62 <hr/> Ed. 2 - Rev.6 20.05.2017
---	--	-----------	--

#### **D.4 Controlli periodici**

Il RdO potrà effettuare in maniera sporadica, oltre i previsti controlli periodici per il mantenimento delle licenze e delle abilitazioni, dei voli di controllo con gli Istruttori per verificare gli standard.

**End of RF OM Part -D-**