

 ALBERTO BIANCHETTI	Operations Manual IT.DTO.017		Page 1 di 81
			Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

Operations Manual

IT.DTO.017

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 2 di 81
			Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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 e metodi alternativi di conformità	9
I.6 Lista di distribuzione	10
I.7 Doveri del consegnatario.....	10
I.8 Aggiornamenti e revisioni temporanee	10
I.9 Highlights	11
I.10 Lista delle pagine effettive	13
I.11 Terminologia	15
PARTE GENERALE	18
A.1 Dichiarazione di conformità	20
A.2 Lista e descrizione dei volumi che compongono l'Operations Manual	21
A.3 Organi Amministrativi	23
A 3.1 Generalità sull'DTO	23
A 3.2 Descrizione generale della DTO	23
A 3.3 Locali della DTO	23
A 3.4 Organigramma	24
A 3.5 Responsabilità delle funzioni.....	25
A 3.6 Istruttori e docenti	25
A.4 Responsabilità del personale.....	26
A 4.1 Rappresentante dell'Organizzazione – RdO	26
A 4.2 Segreteria.....	26
A 4.3 Head of Training (HT) – Deputy Head of Training (Deputy HT)	26
A 4.4 FI.....	27
A 4.5 TKI - Istruttori di teoria	27
A 4.6 Consiglio Didattico	27
A 4.7 Incaricato Gestione Tecnica – IGT	28
A 4.8 Doveri e responsabilità della DTO	28
A 4.9 DTO Policy	28
A.5 Norme di disciplina per gli allievi e azioni disciplinari	28
A 5.1 Sanzioni Disciplinari.....	28
A.6 Autorizzazione - approvazione dei voli.....	29
A.7 Comando dell'aeromobile	29
A.8 Trasporto di passeggeri / Voli introduttivi	30
A.9 Documenti dell'aeromobile.....	30
A.10 Accesso ai corsi	31
A.11 Conservazione dei documenti	31
A.12 Registrazione dei documenti dell'equipaggio (licenze e abilitazioni)	31
A 12.1 Titoli e qualificazioni dei membri d'equipaggio	31
A 12.2 FCL.940 Validità dei certificati di Istruttore FI(A).....	31
A 12.3 Privilegi e condizioni degli Istruttori di volo	31
A 12.4 Rinnovo e ripristino degli Istruttori.....	31
A 12.5 Privilegi e condizioni degli Istruttori di volo	32
A 12.5.1 FI(S)	32
A 12.7 Registrazioni ed annotazioni riguardanti le licenze ed abilitazioni.....	33
A.13 Mantenimento in esercizio (certificati medici e abilitazioni)	33
A.14 Limiti del tempo di servizio e del tempo di volo istruttori di volo e allievi	34
A.15 Periodi di riposo istruttori di volo e allievi	34
A.16 Libretto di volo dei piloti	35
A.17 Piano di volo	35

A 17.1	Piano di volo ATC	35
A 17.2	Piano di volo operativo (Flight Log)	35
A.18	Sicurezza del volo	36
A.19	Gestione sicurezza volo	36
A 19.1	Safety report.....	36
A 19.2	Esempio di Flight Safety Report.....	38
A 19.3	Equipaggiamenti	39
A 19.4	Ascolto radio	39
A 19.5	Rischi.....	39
A.20	Evento, Incidente, Inconveniente grave (rif: regolamento (UE)376/2014)	39
A 20.1	Evento:	39
A 20.2	Incidente (rif.Regolamento (UE)376/2014 e negli annessi del regolamento (UE)2015/1018	39
A 20.3	Inconveniente Grave (rif.Regolamento (UE) 996/2010)	40
A 20.4	Notifica.....	41
A 20.5	Impiego dell'equipaggio a seguito di un incidente o inconveniente	41
A 20.6	Pilota di sicurezza MED.B.001(d)(2).....	41
A.21	Procedure di emergenza e soccorso	43
A 21.1	Avaria simulata (Aeromobile monomotore)	43
A 21.2	Avaria simulata in decollo (Aliante).....	43
A 21.3	Procedure di emergenza (a bordo dell'aeromobile)	43
PARTE TECNICA		44
B.1	Flotta	45
B.2	Aeronavigabilità degli aeromobili.....	45
B.3	IGT - Incaricato Gestione Tecnica.....	45
B 3.1	Responsabilità.....	45
B 3.2	compiti	45
B.4	Interfaccia tra DTO e IGT.....	45
B.5	Interfaccia tra DTO e CAMO.....	46
B 5.1	Scadenzari	46
B 5.2	Aggiornamento libretti di volo	46
B 7.1	Modalità generali di esecuzione	47
B 7.2	Normal Procedures	47
B 7.3	Limitazioni	47
B 7.4	Registrazioni su QTB.....	48
B.8	Procedure d'emergenza.....	48
B 8.1	Comportamento in condizioni non normali	49
B 8.2	Gestione delle situazioni non normali	49
B 8.3	Emergency authority.....	49
B.9	Radio e radioaiuti	50
B.10	Avarie aeromobili	50
B.11	Inefficienze ed inefficienza multiple.....	50
B.12	Paracadute	50
B.13	Cavi traino e piastrine	50
B.14	Zavorre e bilanciamento alianti.....	50
B.15	Cisterna carburante.....	50
PARTE OPERATIVA		54
C.1	Prestazioni certificate aeromobili ed uso degli aeroporti	55
C.2	Pianificazione operativa del volo	55
C 2.1	Generalità.....	55
C 2.2	Pianificazione carburante e lubrificante (esclusi aeromobili SLMG)	55
C 2.4	Quote minime di sicurezza in rotta.....	57
C 2.5	Flight Log.....	57
C 2.6	Equipaggiamenti per la navigazione	57
C.3	Carico e centraggio	57
C 3.1	Piano di carico.....	57
C 3.2	Definizioni del Piano di Carico	58

 Aero Club Rieti ALBERTO BIANCHETTI	Operations Manual IT.DTO.017	Page 5 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

C 3.3	Grafico di centraggio (balance chart)	58
C.4	Minimi meteorologici	58
C 4.1	Voli VFR	59
C.5	Minimi meteorologici voli di allievi solisti	59
C.6	Procedure di Traino	59
C.7	Piastrine Weak Link	59
C.8	Aree e rotte d'addestramento	59
PERSONALE		62
D.1	Incaricati responsabili dello standard/competenza del personale di volo	63
D 1.1	Impiego Istruttori	63
D 1.2	Responsabili Standard Istruzionale	63
D 1.3	Standardizzazione istruttori	63
D.2	Addestramento di ripresa.....	63
D.3	Standardizzazione e aggiornamento	64
D.4	Controlli periodici.....	64
Nastro adesivo-	1pz.....	75

 Aero Club Rieti ALBERTO BIANCHETTI	Operations Manual IT.DTO.017	Page 6 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
--	--	--

INTENTIONALLY BLANK

PREFAZIONE

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 8 di 81
			Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

INTENTIONALLY BLANK

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 9 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	--

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 "AEROCLUB DI RIETI" che è un'associazione sportiva dilettantistica senza fini di lucro.

La Scuola è abilitata come Declared Training Organization n° IT.DTO.017.

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'AEROCLUB DI RIETI è strutturato secondo il regolamento EU1178/2011 parti ORA.ATO.130 e ORA.ATO.230. L'HT 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:

- Istruzione teorica e addestramento al volo per il conseguimento Licenza Pilota Privato – PPL(A)
- Istruzione teorica e addestramento al volo per il conseguimento Licenza Pilota Aerei Leggeri – LAPL(A)
- Abilitazione SEP(land) incluso addestramento di ripresa per il ripristino SEP(land)
- Istruzione teorica e addestramento al volo per il conseguimento Licenza Pilota di Aliante SPL
- Corso abilitazione Istruttore di Aliante FI(S)
- Seminario di aggiornamento per rinnovo abilitazione Istruttore di Aliante
- Corso abilitazione al lancio in accordo a SFCL.155 SPL (self launching)
- Corso abilitazione al Traino Alianti (Sailplane towing ratings)
- Corso conversione di licenza nazionale in licenza Part-FCL
- Corso per il conseguimento dei privilegi acrobatici basici e avanzati su licenza SPL
- Corso abilitazione TMG per piloti di aliante o piloti a motore

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 dei regolamenti (UE)1178/2011, (UE)965/2012 parte NCO ed (EU)358/2020.

Rieti 29 aprile 2025

Il Rappresentante dell'organizzazione
Stefano Gambaro



	Operations Manual IT.DTO.017	Page 10 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

I.6 Lista di distribuzione

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

- Rappresentante dell'Organizzazione - RdO
- Presidente dell'AEROCUB DI RIETI
- Addetto Safety
- Capo dell'addestramento e suo deputy - (HT, deputy HT)
- Incaricato gestione tecnica IGT
- Segreteria (Administration & Planning)
- Istruttori di Volo e di Teoria- Aeroplano FI(A), Aliante FI(S), TKI
- Tutti i soci dell'Aero Club di Rieti
- Tutti gli allievi della DTO
- ENAC - Direzione Operazioni Centro

Copia cartacea dell'OM è disponibile presso la segreteria dell'AEROCUB DI RIETI

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 e revisioni temporanee

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.

Se l'RdO ha la necessità di emettere una variazione di durata temporanea o urgente potrà emettere una Revisione Temporanea. La revisione temporanea sarà emessa senza la realizzazione di una nuova revisione e diffusa come previsto dal punto I.6.

Al punto I.9 Highlights verrà aggiornata la tabella Revisioni Temporanee.

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 supeDToici durante i voli addestrativi, aggiornamento riferimenti normativi.
2	6	20.05.2017	Modifiche dei contenuti/chiarimenti come da verbale audit ENAC lettera 0049201/PROT
2	7	15.06.2018	Aggiornamento lista Istruttori, chiarificazione compiti IGT, adeguamento riferimenti normativi nella dichiarazione di conformità e nel paragrafo sicurezza volo, modifiche editoriali, Allegato C rivisto
2	8	08.01.2019	Rimozione flotta velivolo I-CALD, eliminazione di refusi normativa JAR-FCL, inserimento "addetto safety" e criteri di inserimento ECCAIRS 2, norme mantenimento files personale, inserimento TM FI(S) Abilitazione Istruttore di Aliante, TM Aggiornamento rinnovo Abilitazione Istruttore di volo su aliante, TM Addestramento di ripresa per il ripristino abilitazione SEP(land), segnalazione in caso di trasporto merci pericolose, riferimenti normativi QTB corretti, inclusione documenti allegati a questo OM
2	9	14.03.2019	Inserimento nella flotta aerei scuola velivoli I-ACMM ed D-EFJE (allegato A ed allegato I, allegato L, allegato M), inserimento paragrafo B.18 "Procedura di inserimento o cancellazione aeromobili dalla flotta aeroscolastica", aggiornamento paragrafo A 12.1 (iscrizione ENGA), modifica editoriale Allegato "Libretto di volo corso SPL", Allegato I correzione riferimento normativo cassetta pronto soccorso, inserimento allegato N check list a/m DR400-180R
3	1	26.03.2019	Cambio denominazione organizzazione da I-RF-083 a IT.DTO.017 ed eliminazione corsi aliante e abilitazioni varie sotto normativa nazionale. Adeguamento alla normativa di riferimento (EU)1178/2011-ANNEX VIII Part-DTO
3	2	01.12.2019	Inserimento corsi di volo e abilitazioni su aliante e relativo aggiornamento normativo come da (EU)1178/2011. Aggiornamento lista Istruttori ed organigramma.
3	3	15.05.2020	Aggiornamento parte SPL secondo regolamenti (EU)1976/2018
3	4	07.08.2020	Aggiornamento lista istruttori Allegato G e inserimento Deputy HT Franceschini
3	5	29.01.2021	Inserimento corso LAPL(A), aggiornato TM renewal/revalidation SEP land, aggiornato TM PPL(A) con nuovi statini
3	6	15.03.2021	Aggiornamento normativa di riferimento con regolamento (EU)358/2020 part-SFCL, variazione nominativo IGT
3	7	01.10.2021	Aggiornamento lista istruttori, inserimento aliante scuola I-IVVK, realizzazione Libretto di volo corso LAPL(A), inserimento check list ASK21 e Grob103 Twin Acro, cancellazione da impiego aeroscolastico alianti I-AEVM e I-IVSB
3	8	28.03.2022	Inserimento corso conversione licenze nazionali, aggiornamento lista istruttori, aggiornamento norme operative, revisione Safety System ECCAIRS 2
3	9	10.01.2023	Inserimento corso per il conseguimento dei privilegi acrobatici basici e avanzati su licenza SPL aggiunto paragrafo C.21 attività acrobatica alianti
3	10	24.08.2023	Eliminazione TR1, inserimento velivoli S5-DEW, I-IVSB, inserimento corso abilitazione TMG per piloti di volo a vela o motore, altre modifiche minori
3	11	14.10.2024	Inserimento criteri di impiego FI(S) e FI(A). Aggiornata tabella istruttori
3	12	29.04.2025	Aggiornamento lista istruttori, altre modifiche minori

I.9 bis Revisioni temporanee:

Edizione e revisione	Revisione Temporanea	Data	Motivo della revisione temporanea
Ed.3 Rev.6	TR02	27.03.2021	Raccomandazioni operative a seguito di vaccinazione Covid19

Elenco Allegati

Pagina	edizione	allegato	titolo
64	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	A	Lista aeromobili
65	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	B	Quaderno Tecnico di Bordo
66	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	C	Flight log
67	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	D	Planimetria locali AEROCUB DI RIETI
68	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	E	Diagramma Altitudine di Densità
69	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	F	Grafico calcolo componenti del vento
70	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	G	Elenco Istruttori
72	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	H	Dichiarazione Volo Solista
73	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	I	Dotazioni di emergenza aeromobili
74	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	L	CheckList aeromobile PA28-180
75	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	M	CheckList aeromobile FRA 150 L
76	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	N	CheckList aeromobile DR400-180R
77	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	O	CheckList aliante ASK21
78	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	P	CheckList Grob 103 Twin Acro
79	Ed.3-Rev.12 29.04.2025	Q	CheckList DG500

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 15 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

I.11 Terminologia

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

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

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

ACAB: Aeroclub di Rieti "Alberto Bianchetti" IT.DTO.017

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 intervenire o controllare l'aeromobile in volo.

ATA: abilitazione traino alianti

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.

Deputy HT: vice Head of Training/Responsabile attività addestrativa

DTO: Organizzazione di addestramento dichiarata

FE(S) FE(A): esaminatore di volo a vela, di volo a motore

FI(A) FI(S): Istruttore di volo a motore, di volo a vela

HT: Head of Training/Responsabile attività addestrativa

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.

MOR: mandatory occurrence report, resoconto obbligatorio di un evento di sicurezza.

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/Revalidation: il provvedimento adottato per rinnovare i privilegi di una abilitazione o approvazione, prima che questa sia scaduta in presenza dei requisiti richiesti.

Ripristino/Renewal: 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: Rappresentante della DTO

SLMG: self launching motor glider

TBT: terra bordo terra

TEM: threat error management/gestione degli errori e delle minacce

TMG: touring motor glider, aliante a decollo autonomo con motore non retrattile montato integralmente e un'elica non retrattile.

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.

TKI: Theoretical Knowledge Instructor – Istruttore di Teoria

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 16 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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.

Vidimazione (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.

VOR: Voluntary Occurrence Report, relazione volontaria di evento di sicurezza.

Per altre abbreviazioni vedere FCL.010.

End of DTO OM Prefazione

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 18 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

PARTE GENERALE

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 20 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

A.1 Dichiarazione di conformità

Il presente OM definisce l'organizzazione e le relative procedure applicative per ottenere e mantenere il certificato di approvazione EASA/FCL/DTO.

Esso soddisfa le norme ed i regolamenti internazionali 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 Declared Training Organization (DTO) IT.DTO.017 "Aeroclub di Rieti" si deve attenere.

Il Rappresentante dell'Organizzazione
Stefano Gambaro



	Operations Manual IT.DTO.017		Page 21 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	---

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

L'OM in uso presso la DTO dell'AEROCUB DI RIETI, autorizzata a condurre corsi di pilotaggio, è composto, così come previsto dal regolamento EU1178/2011 ORA.ATO.230, 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

Espone 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

Espone 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

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

Parte D: Addestramento Personale Istruttore

Espone 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 - Addestramento di ripresa per il ripristino o rinnovo abilitazione SEP(land) – renewal/revalidation
- TM – LAPL(A)
- TM – SPL (licenza di pilota di aliante)
- TM – FI(S) Abilitazione Istruttore di Aliante
- TM – ATA (Abilitazione Traino Alianti)
- TM – SLMG (Abilitazione Self Launching Motor Glider)
- TM – Aggiornamento rinnovo Abilitazione Istruttore di volo su aliante – refresher seminar
- TM - Conversione di licenza nazionale in licenza Part-FCL
- TM - Addestramento per il conseguimento dei privilegi acrobatici sulla licenza SPL
- TM – Abilitazione Touring 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 AEROCUB DI RIETI
- 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
- Allegato "L" CheckList aeromobile I-ACMM
- Allegato "M" CheckList aeromobile D-EFJE
- Allegato "N" CheckList aeromobile DR400-180R
- Allegato "O" CheckList aliante ASK21
- Allegato "P" CheckList aliante Grob103 Twin Acro
- Allegato "R" CheckList aliante Elan DG500

A.3 Organi Amministrativi

A 3.1 Generalità sull'DTO

L'AEROCLUB DI RIETI 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
- Posta Certificata: aeroclubrieti@pec.aeroclubrieti.it
- sito: www.aeroclubrieti.it

Numeri utili

- AFIU: +39 0746 296506
- AFIU registrato: +39 0746 256907
- Emergenze: 112
- Carabinieri/Polizia: 112

A 3.2 Descrizione generale della DTO

L'AEROCLUB DI RIETI opera come Organizzazione Registrata IT.DTO.017 che fornisce l'attività di seguito specificata:

- scuola di volo a motore (corsi vari)
- scuola di volo a vela (corsi vari)

A 3.3 Locali della DTO

I locali dell'AEROCLUB DI RIETI sono composti da:

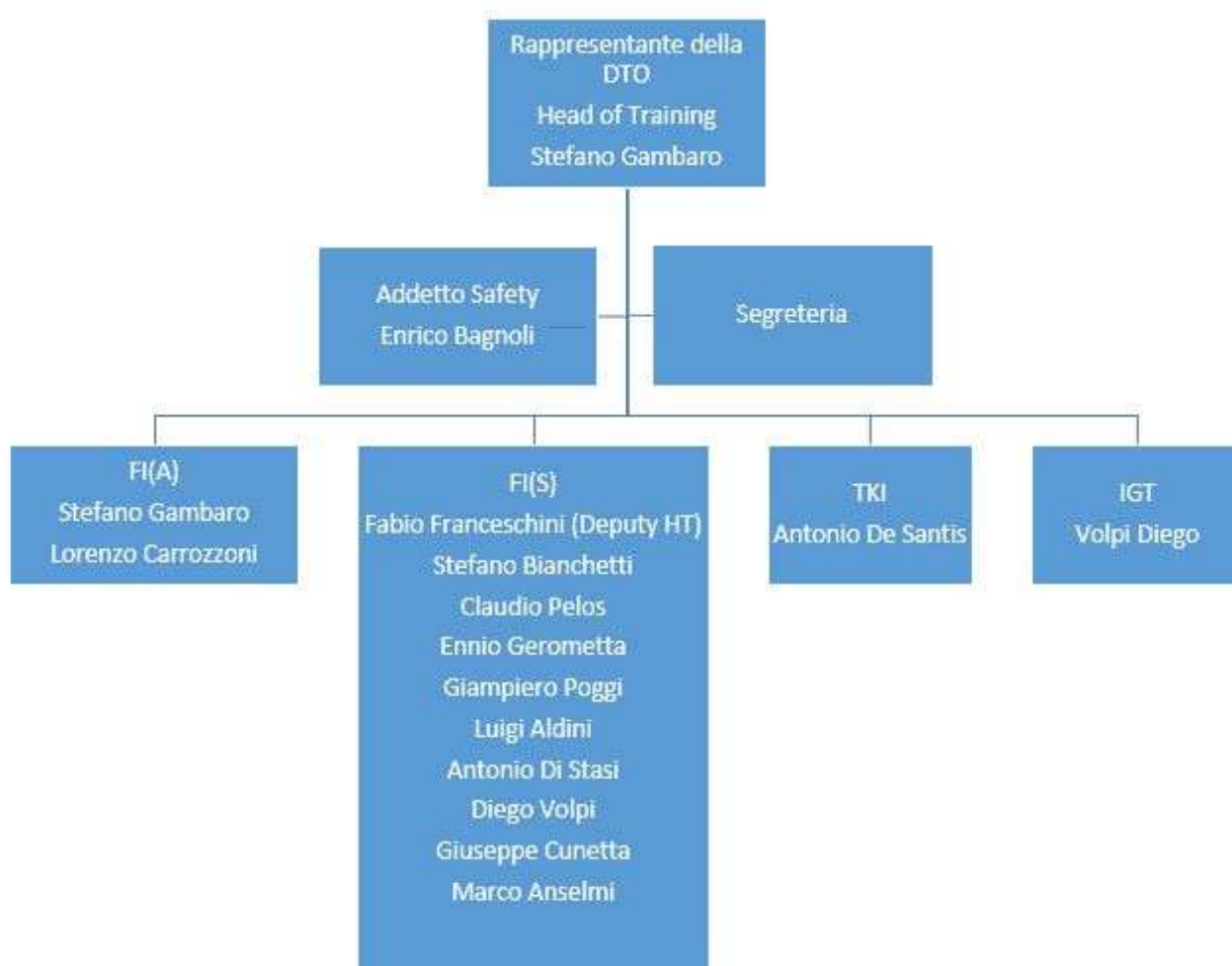
- aula di 20 posti per lo svolgimento delle lezioni teoriche e riunioni;
- ufficio dell'HT e Istruttori;
- segreteria/archivio;
- ufficio tecnico dell'IGT e magazzino;
- officina/magazzino;
- tre locali WC.

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

A 3.4 Organigramma

La struttura che segue rappresenta l'organigramma della DTO.

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



A 3.5 Responsabilità delle funzioni

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

FUNZIONE	RESPONSABILE
Rappresentante dell'Organizzazione – RdO	Rappresentante della disciplina generale della Scuola nei confronti di ENAC.
Head of Training – HT	Responsabile che l'addestramento erogato sia coerente alla normativa in vigore, della verifica dei progressi degli allievi, la supervisione dei deputy HT
Deputy Head of Training – Deputy HT	Svolge la stessa funzione (o parti di essa) dell'HT su sua delega o come previsto dal AMC1 DTO.GEN.210(b)
Istruttore di Volo – FI	Responsabile dell'Addestramento dell'allievo assegnatogli nei confronti di ENAC.
Istruttore di teoria - TKI	Responsabile dell'addestramento teorico e della correttezza della sua effettuazione, che deve rispondere ai programmi approvati.
Incaricato Gestione Tecnica – IGT	Responsabile nei confronti dell'AEROCLUB DI RIETI della aeronavigabilità della flotta.
Addetto sicurezza volo	Raccoglie i safety report, analizza i MOR e VOR, comunica tramite ECCAIRS, emette raccomandazioni
Segreteria	Archivia i training records, i documenti personali di istruttori ed allievi, coordina le attività di addestramento teorico e in volo.

A 3.6 Istruttori e docenti

Presso la segreteria è disponibile un elenco completo degli istruttori.

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

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

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 26 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	---

A.4 Responsabilità del personale

Le persone impiegate nell'ambito dell'DTO 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 Rappresentante dell'Organizzazione – RdO

L'RdO viene incaricato dal Presidente dell'AEROCLUB DI RIETI.

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 DTO 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, anche attraverso l'IGT, la coerenza del sistema rispetto ai requisiti tecnici, operativi e di qualità di certificazione.

A 4.1A Addetto Safety

E' la persona incaricata di raccogliere e analizzare le segnalazioni di eventi correlati alla sicurezza delle operazioni e della trasmissione all'Autorità delle segnalazioni obbligatorie (MOR) tramite sistem ECCAIRS 2. Eventuali segnalazioni volontarie di sicurezza (VOR) andranno inoltrate all'ANSV.

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.

E' responsabile di mantenere un'accurata e completa documentazione, suddivisa in cartelle individuali, riguardante gli Allievi e gli Istruttori della DTO. 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 Head of Training (HT) – Deputy Head of Training (Deputy HT)

L'Head of Training (HT) è nominato dal Rappresentante della DTO e può essere la stessa persona.

Se previsto dalla AMC1 DTO.GEN.210(b), l'HT deve nominare un Deputy HT nella categoria di aeromobili richiesta.

La gestione dell'impiego degli istruttori e dei docenti è pertinenza del HT o del suo Deputy.

I compiti dell'HT o dei Deputy HT per le categorie richieste 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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 27 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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 HT;
- 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, dall'HT, dall'FI di specialità 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.

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 28 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	---

A 4.7 Incaricato Gestione Tecnica – IGT

L'IGT viene incaricato dal RdO e dal Presidente dell'AEROCLUB DI RIETI.

L'IGT è delegato dal RdO a collaborare con la CAMO nell'assicurare l'aeronavigabilità della flotta secondo le modalità più ampiamente descritte nella "Part B".

A 4.8 Doveri e responsabilità della DTO

La DTO 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 DTO è responsabile dello svolgimento regolare dei corsi.

La DTO 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 DTO 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.

Coordinatione 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 4.10 Revisione annuale interna e relazione annuale di attività

Il Rappresentante della Organizzazione procederà nel modo seguente:

- a) effettuerà una revisione annuale (ogni 12 mesi) interna dei compiti e delle responsabilità di cui al punto DTO.GEN.210 e redigerà una relazione su tale revisione, come previsto da AMC1 DTO.GEN.270 (a);
- b) elaborerà una relazione annuale di attività, come previsto da AMC1 DTO.GEN.270 (b);
- c) presenterà all'autorità competente la relazione sulla revisione annuale interna e la relazione annuale di attività, come previsto da AMC1 DTO.GEN.270 (c).

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

Tutti gli Allievi frequentatori della DTO 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 DTO che presso tutti i luoghi frequentati nell'ambito dell'Organizzazione AEROCLUB DI RIETI (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'AEROCLUB DI RIETI compresi gli hangar;
- tutto il materiale didattico distribuito dalla AEROCLUB DI RIETI 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 HT;
- è vietato divulgare informazioni e notizie sulla DTO 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 DTO.

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'AEROCLUB DI RIETI – Consiglio di disciplina

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 29 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

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 nel rispetto delle condizioni meteo esistenti, tenendo presente il livello di addestramento raggiunto dall'allievo e considerando anche le condizioni operative del momento (traffico consistente, tipologia di volo, etc).

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)

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

- Corso per il rilascio della licenza SPL: 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);
- Corso per il rilascio della licenza LAPL(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.

I soci piloti prima dell'effettuazione del volo devono verificare di avere effettuato l'abilitazione sul velivolo da usare ed avere un addestramento minimo come previsto dal Regolamento Interno dell'Aeroclub di Rieti.

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 incapaci 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 a bordo siano regolarmente funzionanti;

- accertare che siano disponibili le carte aeronautiche, bollettini e cartine meteorologiche 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.
- 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 della DTO 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 presente nell'Allegato G "Lista Istruttori" dell'AEROCLUB DI RIETI;
- L'aeromobile deve avere assicurazione per responsabilità civile conto terzi che copra anche le persone presenti a bordo;
- Se il volo viene effettuato su aliante il PIC (FI(S)) deve occupare il posto anteriore.

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

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 31 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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 PIC è responsabile della verifica della presenza a bordo dei documenti necessari al volo e su richiesta dell'Autorità dovrà mettere a disposizione tali 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 HT o, se non disponibile, ad un istruttore, 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 in ORA.ATO.120 e DTO.GEN.220.

Il RdO, attraverso i HT e la Segreteria, è responsabile della conservazione per almeno 3 anni di:

- 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 DTO.

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 DTO 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, con un loro curriculum vitae, il certificato di idoneità medica, il certificato di iscrizione e il relativo pagamento della quota annuale.

A 12.2 FCL.940 Validità dei certificati di Istruttore FI(A)

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

I privilegi di un Istruttore di volo sono quelli indicati nel REG (EU)1178/2011 ed (EU)358/2020:

- FI(A) FCL.906.FI
- CRI(A) FCL.906.CRI
- FI(S) SFCL.315

A 12.4 Rinnovo e ripristino degli Istruttori

Per il rinnovo di un certificato di istruttore il titolare deve soddisfare quanto previsto dal regolamento (EU)1178/2011 ed (EU)2020/358.

- FI(A) FCL.940.FI
- CRI(A) FCL.940.CRI
- FI(S) SFCL.360

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 32 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

A 12.5 *Privilegi e condizioni degli Istruttori di volo*

A 12.5.1 *FI(S)*

- Il regolamento (EU)358/2020 riconosce la figura di:
Istruttore di volo di aliante FI(S)
- Certificato medico
Ai fini delle certificazioni mediche si applicano i requisiti contenuti nella PART MED relativi alla 2^a classe, sia per il rilascio della abilitazione di istruttore di volo su aliante che per il mantenimento della sua validità.
- Istruttore di volo Validità
L'abilitazione di istruttore per essere valida deve soddisfare i requisiti previsti nel paragrafo sottostante "Mantenimento della qualifica FI(S)"
- 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 15 ore di istruzione o 50 lanci in voli finalizzati 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 effettuerà l'attività addestrativa sotto la supervisione di un FI(S) nominato dalla DTO e non potrà autorizzare autonomamente il primo volo da solo pilota o la prima navigazione cross country di un allievo. Avrà altresì il privilegio di impartire addestramento in tutti gli altri corsi della AEROCLUB DI RIETI sempre sotto la supervisione del FI(S) assegnato.
- 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 ed abbia almeno 30 lanci come PIC
 - (c) addestramento integrativo al lancio con verricello se già titolare dello stesso ed abbia almeno 50 lanci come PIC
 - (d) abilitazione al pilotaggio del self launching/self sustaining glider (SLMG e SSMG) se già titolare dello stesso;
 - (e) voli di addestramento e controllo per carenza di attività e per controlli di attività minima periodica;
 - (f) addestramento nel corso per l'abilitazione ad FI(S) una volta soddisfatti i requisiti in SFCL.315 (7);
 - (g) addestramento per il conseguimento dei privilegi acrobatici sulla licenza SPL soddisfatti i requisiti in FCL.315 (5);
 - (h) abilitazione al pilotaggio TMG se soddisfatti i requisiti SFCL.315(a)(4).
- Mantenimento della qualifica FI(S)
Ai fini del mantenimento della validità dell'abilitazione, l'istruttore di volo su aliante deve soddisfare almeno due dei seguenti requisiti:
 - effettuare negli ultimi 3 anni 30 ore di volo o 60 lanci o decolli o atterraggi nella funzione di istruttore di volo o di esaminatore su aliante;
 - effettuare negli ultimi 3 anni un addestramento di aggiornamento per istruttori presso un'ATO, una DTO o un'autorità competente, nel corso del quale il titolare riceve un'istruzione delle conoscenze teoriche per rinfrescare e aggiornare le conoscenze pertinenti per gli istruttori di alianti; e
 - negli ultimi nove anni e in conformità alle procedure stabilite a tal fine dall'autorità competente, ha dimostrato la capacità di fornire istruzione su alianti a un FI(S) qualificato in conformità alla norma SFCL.315, lettera a), punto 7, e designato dal capo istruttore di un'ATO o di una DTO.
- Mantenimento recency metodi di lancio: si dovranno effettuare almeno 5 lanci ogni 2 anni per ogni tipo di lancio diverso (aerotraining o lancio autonomo/SLMG) e nel caso non siano stati eseguiti si dovranno fare i lanci supplementari a doppio comando o come solisti sotto la supervisione di un FI(S).

A 12.5.2 *FI(A)*

- il regolamento (UE)1178/2011 riconosce la figura di istruttore di aeroplano FI(A)
- certificato medico: ai fini delle certificazioni mediche si applicano i requisiti contenuti nella PART MED relativi alla 2^a classe
- validità dei privilegi articolo FCL.940: L'abilitazione di istruttore ha validità per tre anni
- attività consentite articolo FCL.905.FI :
I privilegi di un FI consistono nel condurre istruzione di volo per il rilascio, rinnovo o ripristino di:

- a) una PPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) una LAPL(A) nella categoria di aeromobili appropriata;
- c) abilitazioni per classe o per tipo per aeromobili monomotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo
- d) abilitazione al traino degli alianti, se titolare della abilitazione al traino e dopo aver dimostrato la capacità di istruire per questa abilitazione ad un FI qualificato (FCL.905.FI(g)).
- e) abilitazione TMG se già abilitato su TMG.
- limitazioni alle attività consentite articolo FCL.910.FI:
 - a) I privilegi di un FI sono limitati a impartire istruzione di volo sotto la supervisione di un FI per la stessa categoria di aeromobili designato dalla DTO per questo fine, nei casi seguenti:
 - 1) per il rilascio di una PPL/LAPL;
 - 2) in tutti i corsi integrati a livello di PPL, in caso di velivoli e di elicotteri;
 - 3) per le abilitazioni per classe e per tipo per aeromobili monomotore a equipaggio singolo, fatta eccezione per i velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo;
 - 4) per le abilitazioni al traino.
 - b) Quando conduce addestramento sotto supervisione, conformemente alla lettera a), l'FI non ha il privilegio di autorizzare allievi pilota a effettuare i loro primi voli come solista e primi voli di navigazione da solista.
 - c) Le limitazioni di cui alle lettere a) e b) vengono rimosse dal certificato FI quando l'FI ha completato almeno:
 - 1) per l'FI(A), 100 ore di istruzione di volo su velivoli o TMG e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 25 voli da solista di allievi.
- Rinnovo o ripristino della abilitazione FI(A) articolo FCL.940.FI:
 - a) Per il rinnovo di un certificato FI il titolare deve soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:
 - 1) completare almeno 50 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata durante il periodo di validità di certificati quali FI, TRI, CRI, IRI, MI o come un esaminatore.
 - 2) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori entro il periodo di validità del certificato FI;
 - 3) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 entro i 12 mesi che precedono la data di scadenza del certificato FI.
 - b) Per almeno un rinnovo ogni due (alternativamente), il titolare deve superare una valutazione delle competenze conformemente alla parte FCL.935.
 - c) Ripristino. Qualora il certificato FI sia scaduto, il richiedente deve, entro un periodo di 12 mesi antecedente il ripristino:
 - 1) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori;
 - 2) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.

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 DTO 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
- (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 DTO.

La DTO 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 DTO 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

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 35 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	---

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 ATL 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.

A.17 Piano di volo.

A 17.1 Piano di volo ATC

Per tutti i voli di addestramento 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, 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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 36 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

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 esser 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.
- Implementazione di ogni misura di sicurezza, informazioni o direttive di aeronavigabilità emanate dall'Autorità o Agenzia competente.
- pubblicizzare il concetto non punitivo della Just Culture del Safety Report System e promuovere la sua applicazione

Nel caso di segnalazioni sulla sicurezza (safety report) si adotterà il seguente schema di azione:

1. identificazione dei rischi per la sicurezza associati agli eventi identificati o ai gruppi di eventi segnalati;
2. analisi dei relativi rischi in termini di probabilità e gravità dell'esito, nonché valutazione dei rischi in termini di tollerabilità;
3. sulla base del risultato della valutazione del rischio: determinazione della necessità di un'azione di mitigazione, come richiesto per migliorare la sicurezza aerea;
4. monitorare la tempestiva attuazione e l'efficacia di qualsiasi azione di mitigazione richiesta.

A 19.1 Safety report

- Compilazione

Al verificarsi di un evento, incidente, inconveniente grave, come descritti al punto A.20, il Pilota Istruttore, il PIC/Allievo, l'IGT o qualsiasi altra persona facente parte dell'organizzazione 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 all'Addetto Safety, che provvederà alla sua trasmissione all'Autorità se facente parte dei mandatory reporting items (MOR). I report possono essere compilati anche in forma anonima. In tutti i casi la DTO garantisce che i report non saranno usati per intraprendere azioni disciplinari verso allievi ed Istruttori.

- Registrazione

L'Addetto Safety, 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.

In caso di "Safety Report" riguardanti incidenti o inconvenienti gravi, gli stessi dovranno essere trasmessi entro 60 minuti ad ANSV, entro 72 ore ad ENAC (sistema ECCAIRS 2) e appena possibile alla CAMO.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 37 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

- Analisi

L'Addetto Safety e il RdO, al verificarsi di un evento ed in presenza di un "Safety Report" valuteranno quanto segnalato e di conseguenza verranno tratte le conclusioni concordando le successive azioni e provvedimenti correttivi da intraprendere.

Il metodo usato sarà:

1. Definizione del pericolo
2. Valutazione del rischio
3. Efficacia delle azioni di mitigazione (implementazione ed efficacia)

Se verrà identificato un rischio con conseguente azione di mitigazione dovrà essere informata l'Autorità entro 30 giorni dalla notifica del MOR. Quando richiesto il risultato finale dell'analisi del rischio dovrà essere trasmesso all'autorità competente entro 3 mesi dal MOR.

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 Rappresentante della DTO _____

Azioni e provvedimenti da intraprendere

Il Rappresentante della DTO _____

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 39 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

A 19.3 Equipaggiamenti

Prima di andare in volo il PIC dovrà 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: regolamento (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 atto grave il 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 DTO o al HT ogni evento anomalo, anche se si è concluso positivamente. Il RdO o il HT informerà tempestivamente l'Addetto Safety che entro 72 ore trasmetterà all'Autorità tramite sistema ECCAIRS 2.

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 nel regolamento (UE)376/2014 e negli annessi del regolamento (UE)2015/1018.

A 20.2 Incidente (rif.Regolamento (UE)376/2014 e negli annessi del regolamento (UE)2015/1018)

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:

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 40 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

- 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) 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) 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'involuppo 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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 41 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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 DTO, questa deve essere informata tempestivamente tramite gli enti ATS.

Se l'evento si verifica al suolo, la DTO 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 DTO, quanto prima possibile, i provvedimenti presi.

Subito dopo i provvedimenti immediati è richiesto a Piloti, Istruttori o allievi di notificare sempre al RdO della DTO o al HT ogni evento anomalo, anche se si è concluso positivamente. Il RdO o il HT informerà tempestivamente l'Addetto Safety che entro 72 ore trasmetterà all'Autorità tramite sistema ECCAIRS 2 relazione dell'evento. Se l'evento fosse classificato come incidente o inconveniente grave è obbligatoria la notifica entro 60 minuti all'ANSV ai numeri: Telefono 06/82078207 Fax 06/8273672 - 06/8273822 E-mail safety.info@ansv.it

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

L'immediato impiego di un equipaggio che abbia subito un incidente va autorizzato dal RdO.

A 20.6 *Pilota di sicurezza MED.B.001(d)(2)*

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 IT.DTO.017		Page 42 di 81
			Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

INTENTIONALLY LEFT BLANK

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 43 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	---

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 sull'aeroporto di Rieti LIQN
- 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 DTO, 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 DTO OM Part -A-

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 44 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

PARTE TECNICA

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 45 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	---	---

B.1 Flotta

L'AEROCLUB DI RIETI 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 IGT - 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

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 normativi relativi all'attività aeroscolastica.

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.
- j) Controlla il regolare flusso di informazioni sulle ore volate, tra pilota e IGT attraverso la 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 DTO e IGT

Il nodo di interfaccia tra l'DTO ed il IGT è la Segreteria dell'AEROCLUB DI RIETI.

Il flusso di dati tra il RdO e il IGT viene gestito dalla segreteria con l'ausilio del sito web dell'AEROCLUB DI RIETI: www.aeroclubrieti.it, delle mail tecnico@aeroclubrieti.it, info@aeroclubrieti.it, 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, l'HT e gli FI.

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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 46 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

B.5 Interfaccia tra DTO e CAMO

Le comunicazioni tra DTO 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 DTO 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 DTO. 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 7.1 Modalità generali di esecuzione

Le Check List sono di due tipi:

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

Per le Normal & Abnormal Check List 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.

Per le Emergency Check List il pilota dovrà sapere a memoria le azioni e dopo averle eseguite tutte dovrà verificare l'esecuzione rileggendo la Check List.

Quando la risposta della Check List è "come richiesto - as request", la risposta/azione 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.

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 (velivoli a motore);
- Dopo l'avviamento (velivoli a motore);
- Taxiing (velivoli a motore);
- Prima del decollo;
- Dopo il decollo;
- Discesa;
- Avvicinamento;
- Finale;
- Dopo atterraggio;
- Parcheggio (velivoli a motore).

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

Il PIC è responsabile che l'impiego degli aeromobili sia 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 la DTO 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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 48 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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'AEROCLUB DI RIETI o delle CAMO ed è conforme a quanto stabilito dal CE 1321/2014 M.A.306. e A.M.C.306.

Le modalità di compilazione sono conformi al regolamento (EU)1321/2014 M.A.306.

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.

Il PIC, 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). I tempi di volo saranno espressi in orario locale.

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 la Segreteria dell'AEROCLUB DI RIETI rileva le ore volate il giorno precedente ed 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'AEROCLUB DI RIETI 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 DTO 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 possono esserci specifiche azioni, definite "MEMORY ITEMS", che devono essere conosciute ed eseguite a MEMORIA.

Le procedure di emergenza vanno conosciute 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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 49 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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.

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'aeromobile 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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 50 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

B.9 Radio e radioaiuti

Gli aeromobili impiegati dalla DTO, 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 ricevuto istruzioni dalla CAMO.

B.11 Inefficienze ed inefficienza 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 scadenziario 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 DTO dispone di cavi con piastrina colorata per i diversi carichi di rottura. E' responsabilità del pilota trainatore verificare lo stato del cavo prima del suo utilizzo.

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 DTO 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.

B.18 Procedura di inserimento o cancellazione aeromobili dalla flotta aeroscolastica

Per inserire un aeromobile si dovrà inoltrare all'Autorità una richiesta di inserimento dove si dovrà specificare gli elementi identificativi dell'aeromobile/i, le attività addestrative/corsi per cui si intende impiegarlo/i, nonché le modalità d'impiego (IFR/VFR, day/night, ecc.). Inoltre, deve specificare l'ultima revisione di Aut. Imp. ricevuto e recare in allegato la seguente documentazione:

- Certificato di Immatricolazione;
- Contratto di Locazione (se non di proprietà o immatricolato estero);

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 51 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

- Certificato di Aeronavigabilità;
- ARC;
- Certificato Acustico (se previsto);
- Licenza di Esercizio Stazione Radio (L.E.S.R.);
- Programma di Manutenzione;
- Contratto tra DTO e CAMO;
- Lista approvata aeromobili gestiti dalla CAMO contenente l'A/M (pagine CAME della CAMO);
- Certificato di Approvazione della CAMO;
- Lista di rispondenza dell'A/M alla parte NCO.IDE a firma del CAMO Post Holder (se previsto)
- Contratto tra DTO e AMO;
- Lista approvata delle basi della AMO contrattata per la manutenzione in linea;
- Certificato di Manutenzione con relativa specifica di abilitazione e L.O.A.;
- Copia dell'Aircraft Technical Log (ATL) in uso per l'A/M;
- Weight & Balance Form ed Equipment List;
- Copertina del Pilot Operating Handbook;
- Model Status Report dell'A/M edito dal costruttore;
- Checklist Normali e di Emergenza e relativa dichiarazione di conformità ai contenuti dell'ultima revisione dell'Aircraft Flight Manual;
- Certificato di Assicurazione in corso di validità con copertura dell'attività aeroscolastica, inclusi Esaminatori e Ispettori di Volo ENAC;
- Revisione dell'Operations Manual/Istruzioni Operative recante le modifiche inerenti l'inserimento in flotta dell'A/M (Foglio Flotta e altre parti applicabili);
- Valutazione sistematica e prospettica dei pericoli e dei rischi associati all'inserimento in flotta dell'A/M;
- Azioni e predisposizioni organizzative e operative adottate in prospettiva dell'inserimento in flotta dell'A/M in base ai cambiamenti indotti dall'inserimento dell'A/M: es. personale operativo (Resp. DTO/FIs) adeguatamente informato/briefingato (allegando relativa documentazione);
- Copia della procedura di inserimento/cancellazione di aeromobile/i in flotta contenuta nell'OM/Istruzioni Operative della DTO.

La richiesta di cancellazione, oltre a specificare gli elementi identificativi dell'aeromobile/i e l'ultima revisione di Aut. Imp. ricevuto, deve riportare:

1. una sintetica motivazione alla base della cancellazione;
2. la data di cancellazione;
3. la Revisione dell'Operations Manual/Istruzioni Operative recante le modifiche inerenti la cancellazione dell'A/M (Foglio Flotta e altre parti applicabili).

La data della revisione all'OM dovrà sempre essere specificatamente pre-coordinata in modo che coincida con quella da cui ha effetto la variazione flotta (inserimento o cancellazione dell'A/M).

In caso di cancellazioni/inserimenti multipli, ovvero inglobati in un'unica revisione, la stessa dovrà essere redatta in modo che sia/no chiara/e dall'OM la/e data/e di inserimento/cancellazione di ogni singolo aeromobile formalizzato con detta revisione..

End of DTO OM Part -B-

 ALBERTO BIANCHETTI	Operations Manual IT.DTO.017		Page 52 di 81
			Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

INTENTIONALLY BLANK

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 53 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

INTENTIONALLY BLANK

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 54 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

PARTE OPERATIVA

C.1 Prestazioni certificate aeromobili ed uso degli aeroporti

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

La DTO 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 il regolamento EU1178/2011 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 supeDTOfici 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 del regolamento EU1178/2011 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 purché 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.

AEROCLUB DI RIETI DTO 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:

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 56 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

- 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;
- 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

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 una delle due opzioni:
 1. Carburante necessario per volare 10 minuti a 1500ft AGL alla massima potenza continuativa di crociera decollando e atterrando dallo stesso aeroporto e rimanendone in vista;
 2. Carburante necessario per volare 30 minuti a 1500ft AGL alla velocità di holding (massima autonomia).

C 2.3 DTO 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.

Nel caso i cui il carburante scenda al di sotto del Reserve Fuel e si preveda di atterrare al di sotto del Final Reserve Fuel in caso di ulteriori ritardi dovuti all'ATC il PIC dovrà avvertire l'ente ATC della situazione con la chiamata MINIMUM FUEL che implica che se ci saranno ulteriori attese prima dell'atterraggio alla destinazione ne seguirà la dichiarazione di emergenza carburante.

Nel caso che la quantità di carburante scenda durante il volo al di sotto della quantità Final Reserve il PIC dovrà dichiarare Emergenza (MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL) e atterrare il prima possibile sulla prima pista disponibile.

La DTO AERoclub DI RIETI 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 DTO AERoclub DI RIETI adotta inoltre le seguenti procedure interne:

- Al rifornimento deve sempre presenziare personale della DTO (Istruttori o meccanici di linea) al fine di garantire 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

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 57 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	---

C 2.4 Quote minime di sicurezza in rotta

Il metodo adottato da AEROCLUB DI RIETI DTO 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.

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 semicircolari di crociera dell'Annesso 2 I.C.A.O. (vedere manuale di rotta).

Maggiori dettagli sono disponibili consultando l'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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 58 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

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.
- **TRIP FUEL**
E' la quantità di carburante ottenuta dalla somma dei consumi relativi a:
 - decollo
 - salita
 - crociera
 - discesa
 - avvicinamento e atterraggio.
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 ⁽¹⁾	Fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo

⁽¹⁾ 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:

- 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'AEROCLUB DI RIETI 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.

	Operations Manual IT.DTO.017		Page 60 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	--	---

C.10 Trasporto di dispositivi elettronici portatili e di merce pericolosa

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 merce pericolosa 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 merce pericolosa.

Se il PIC dovesse accertare di aver trasportato o se si fosse tentato di trasportare della merce pericolosa dovrà compilare un ASR e prontamente informare l'Addetto Safety per la trasmissione dell'ECCAIRS 2 all'Autorità come previsto dal regolamento (EU)2015 1018.

A titolo indicativo si elencano alcuni tipi di merce pericolosa:

- 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. Sugli alianti il pilota potrà trasportare un passeggero solo dopo aver completato, dopo il rilascio della licenza, almeno 10 ore di volo o 30 lanci come PIC su aliante o SLMG ed aver inoltre fatto un volo con un FI(S) per dimostrare di avere le competenze per trasportare un passeggero. Il PIC, se non diversamente stabilito dall'AFM, dovrà occupare il posto anteriore.

C.12 Fumo a bordo

E' fatto divieto di fumare a bordo degli aeromobili dell'AEROCLUB DI RIETI.

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

Gli aeromobili dell'AEROCLUB DI RIETI non sono dotati di sistema di erogazione di ossigeno. Per questo motivo il volo è consentito senza limitazioni al di sotto di 10000ft e per un massimo di 30 minuti tra i 10000ft e i 13000ft. Il volo al di sopra di 13000ft non è consentito in nessun caso.

Nelle valutazioni prima del volo il PIC, per quanto riguarda il volo ad alta quota dovrà tenere in considerazione i seguenti aspetti:

- Essere a conoscenza dell'ipossia e dei rischi associati;
- Altitudine di volo prevista;

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 61 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

- 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.

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

C.17 Volo in prossimità del suolo

Il volo dovrà essere condotto sempre in accordo alle altitudini 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 sull'acqua

Il PIC se prevede di operare un volo che sorvoli una superficie acquosa 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'AEROCLUB DI RIETI e forniti su richiesta del PIC.

Nel caso il volo sia effettuato su superficie acquosa 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'aeromobile 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.

C.21 Attività acrobatica con alianti

L'attività acrobatica è consentita solamente ai piloti che posseggono tale privilegio sulla licenza SPL o ai partecipanti al corso di addestramento per ottenere tali privilegi e si può effettuare esclusivamente da soli a bordo eccetto durante i voli di addestramento acrobatico dove potrà essere presente l'FI(S) titolare.

Tale attività andrà esclusivamente esercitata all'interno di una zona acrobatica segnalata e attiva come da AIP/ENAV.

L'aliante utilizzato dovrà essere idoneo alla attività acrobatica come previsto dal AFM e rilasciato per tale impiego dall'IGT. Sarà obbligatorio indossare il paracadute e oltre ai normali controlli prevolo bisognerà accertarsi che non vi siano oggetti liberi di muoversi all'interno dell'abitacolo. Se durante il volo dovessero venire superati i limiti operativi previsti dall'AFM (velocità, fattore di carico per esempio) o se ne abbia anche solamente il sospetto, il PIC dovrà scriverlo sul QTB e informare tempestivamente l'IGT o qualunque altra persona dello staff della DTO.

E' vietato effettuare manovre acrobatiche al di sotto della quota di 400 metri di altezza sul terreno.

PERSONALE

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 63 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

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 dal regolamento (EU)1178/2011 e (EU)358/2020.

Istruttori FI(S):

I soci dell'Aero Club di Rieti che desiderano svolgere attività istruzionale nei corsi di volo a vela tenuti dalla scuola del Club dovranno :

- essere in possesso dell'abilitazione FIS) in corso di validità;
 - dimostrare di aver maturato, una esperienza totale di almeno 200 ore di volo come PIC su aliante indipendentemente dal numero dei decolli ed atterraggi;
 - dimostrare di aver effettuato 3 voli cross country di minimo 100 Km come PIC;
 - effettuare almeno n° 3 lezioni teoriche su argomentazioni relative al corso SPL sotto la supervisione del CFI o altro istruttore delegato;
 - dimostrare al CFI o altro istruttore delegato di saper esporre puntualmente Briefing e Debriefing di una missione di addestramento;
- A completamento di quanto sopra il candidato Istruttore, previo colloquio con l'HT o CFI se delegato, se ritenuto idoneo potrà essere inserito nel disciplinare scuola di volo a vela dell' A.C. Rieti per un periodo di prova. Durante il periodo di prova il candidato sarà sotto la supervisione del CFI o di altro istruttore delegato. Il periodo di prova terminerà dopo l'effettuazione di 15 ore di volo istruzionali o 50 lanci scuola. Finito il periodo di prova il CFI, una volta valutato il rendimento del candidato, disporrà l'inserimento permanente del candidato nella lista istruttori dell'Aeroclub di Rieti.

Istruttori FIA):

I soci dell'Aero Club di Rieti che desiderano svolgere attività istruzionale nei corsi di volo a motore tenuti dalla scuola del Club dovranno essere in possesso dell'abilitazione FI(A) in corso di validità e superare un colloquio con il RdO o CFI se delegato.

D 1.2 Responsabili Standard Istruzionale

Il RdO della DTO è responsabile del mantenimento della qualità dei risultati ottenuti dalla DTO 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 DTO 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 DTO;
- presentazione ed illustrazione dell'organico della DTO;
- 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 syllabus 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.

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 64 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

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.

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 DTO OM Part -D-

LISTA AEROMOBILI SCUOLA

Tipo A/M classificati Scuola	Marche	Corso
Velivolo Robin DR400R	I-BOLK	PPL, LAPL, SEP renewal, ATA
Velivolo Robin DR400R	I-ITAW	PPL, LAPL, SEP renewal, ATA
Velivolo Robin DR400R	S5-DEW	PPL, LAPL, SEP renewal, ATA
Velivolo Piper PA28-180	I-ACMM	PPL, LAPL, SEP renewal
Velivolo Cessna FRA150L	D-EFJE	PPL, LAPL, SEP renewal
Aliante ASK 21	I-PICK	SPL, FI(S), privilegi acrobatici SPL
Aliante ASK 21Mi	I-AEVM	SPL, FI(S)
Aliante Grob 103 Twin Acro	I-IVVK	SPL, FI(S)
Aliante Elan DG500	I-IVSB	SPL, FI(S)

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 66 di 81
		Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025

In questo allegato vengono riportati i tre diversi modelli di QTB in uso presso l'AEROCUB DI RIETI così identificati:

- QTB Velivolo MOD. AEROCUB DI RIETI 021-V (V. 1.0 - Rev. 2)

[illegible]

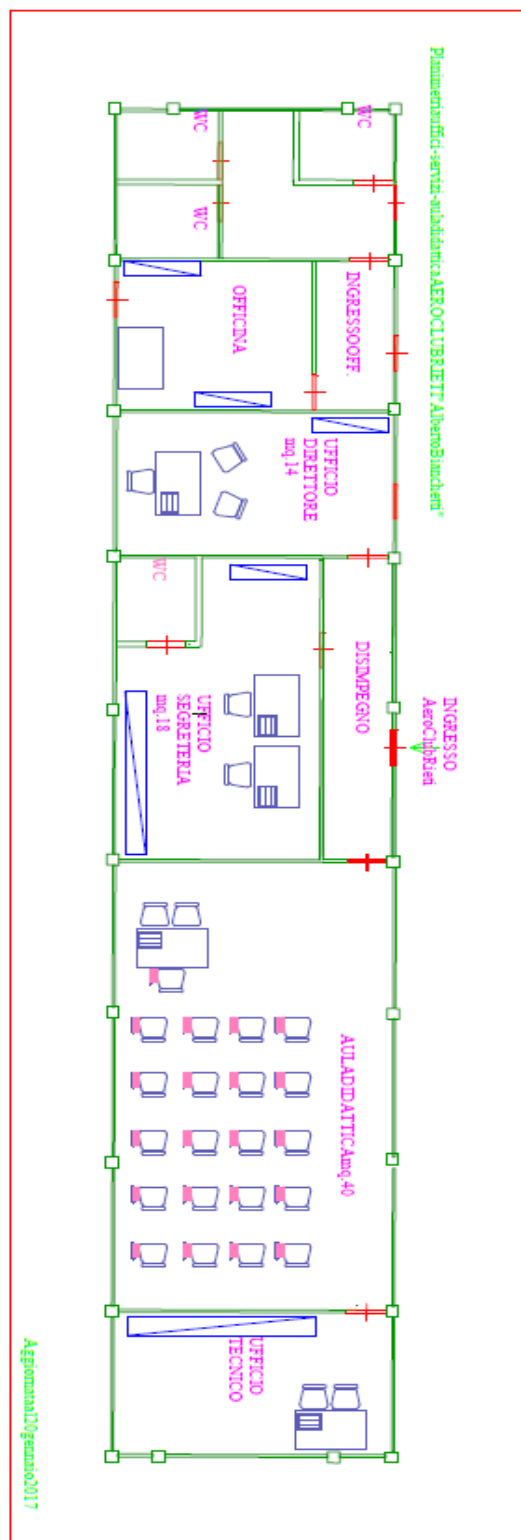
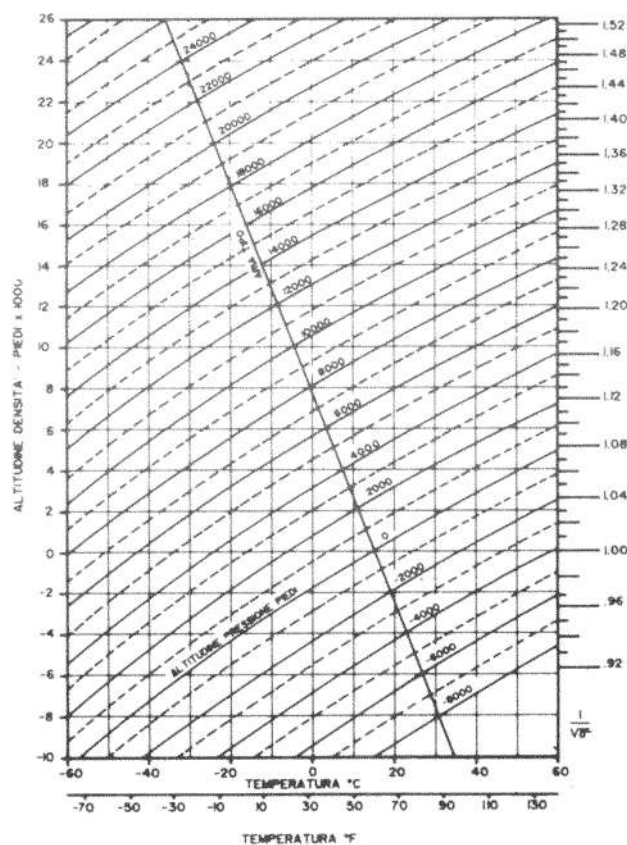
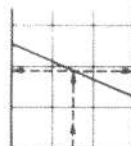
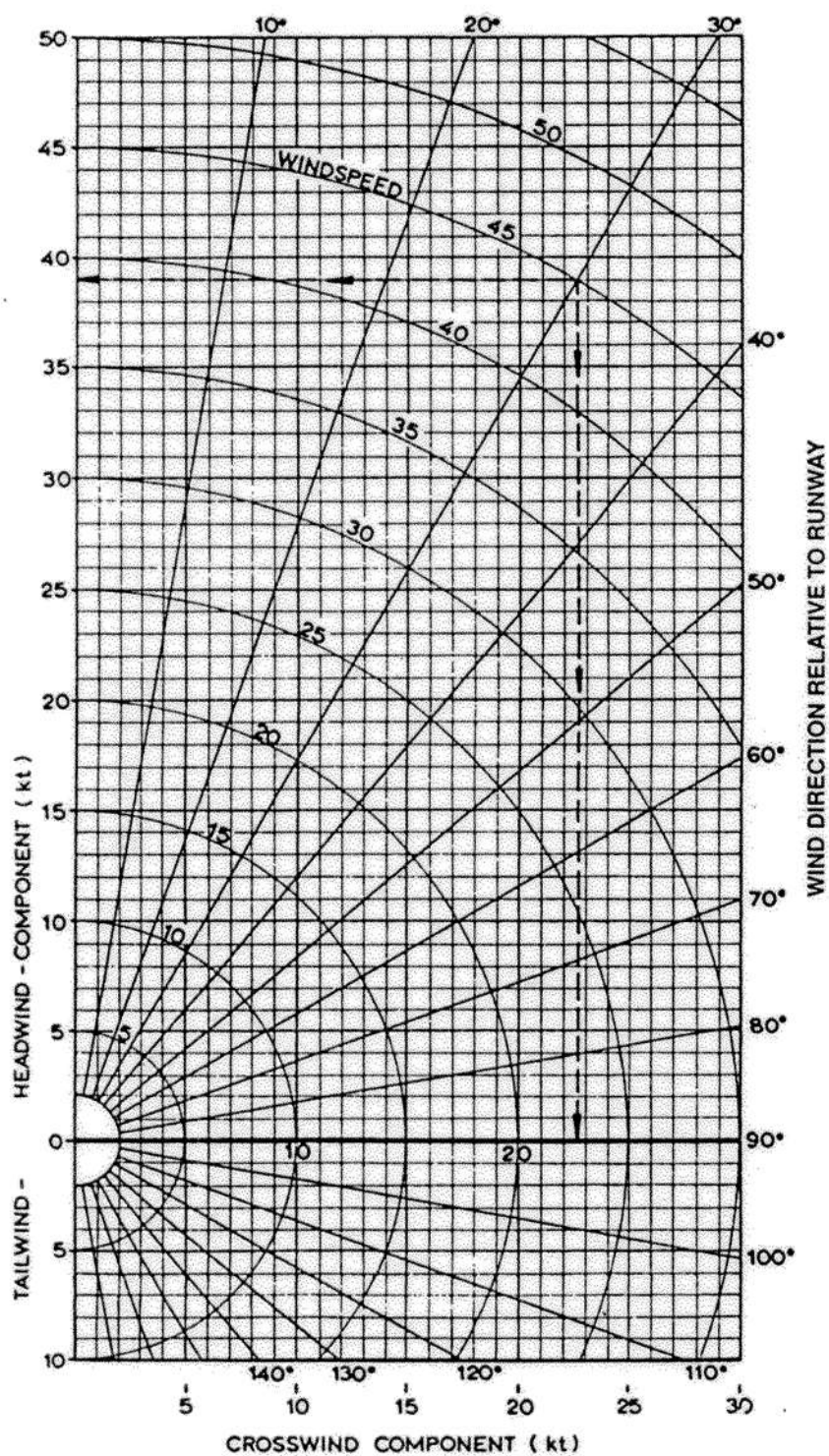


DIAGRAMMA ALTITUDINE DENSITA'



CALCOLO del VENTO



Nome Istruttore	Qualifica	Corsi di Volo	Corsi Teorici
ALDINI Luigi	FI(S)	SPL FI(S) Privilegi acrobatici SPL	SPL FI(S) Privilegi acrobatici SPL
ANSELMI Marco	FI(S) Restricted	SPL	SPL
BIANCHETTI Stefano	FI(S) SENIOR FE(S) SLSS TMG	SPL FI(S) FI(S) recency Abilitazione SLMG	SPL Refresher Seminar FI(S) FI(S)
CARROZZONI Lorenzo	FI(A) TMG abil.traino	PPL(A) LAPL(A) Abilitazione al traino Ripristino SEP Abilitazione TMG piloti aereo	PPL(A) LAPL(A)
CUNETTA Giuseppe	FI(S) SLSS	SPL Abilitazione SLMG	SPL
DI STASI Antonio	FI(S) TMG SLSS	SPL Abilitazione SLMG Abilitazione TMG piloti SPL	SPL
FRANCESCHINI Fabio	FI(S) SLSS TMG	SPL FI(S) FI(S) recency Abilitazione SLMG Abilitazione TMG piloti SPL	SPL FI(S) PPL(A)-medicina
GAMBARO Stefano	FI(A) TMG	PPL(A) LAPL(A) Ripristino SEP Abilitazione TMG piloti aereo	PPL(A) LAPL(A) FI(S): "Teaching & Learning"- "Human Factor" Refresher Seminar FI(S): "Teaching & Learning" – "Human Factor" Conversione Licenza nazionali
GEROMETTA Ennio	FI(S) SLSS	SPL FI(S) FI(S) recency Abilitazione SLMG Privilegi acrobatici SPL	SPL Refresher Seminar FI(S) FI(S) Privilegi acrobatici SPL
PELOS Claudio	FI(S) SLSS	SPL FI(S) FI(S) recency Abilitazione SLMG	SPL Refresher Seminar FI(S) FI(S)
POGGI Giampiero	FI(S) SLSS	SPL FI(S) FI(S) recency Abilitazione SLMG	SPL FI(S)
DE SANTIS Antonio	TKI	nil	PPL(A) LAPL(A) SPL e FI(S): "navigazione" – "comunicazioni"- "regolamentazione aeronautica" Conversione licenze nazionali
VOLPI Diego	FI(S) SLSS	SPL FI(S) FI(S) recency Abilitazione SLMG	SPL Refresher Seminar FI(S) FI(S)

	Operations Manual IT.DTO.017	Page 72 di 81 Ed. 3 - Rev.12 29.04.2025
---	--	---

Nota bene: si precisa che questa lista non è esaustiva, essendo le qualifiche degli istruttori soggette a requisiti di "attività di volo recente" e di idoneità medica che vanno quindi verificate con il Rappresentante della DTO o con la segreteria dell'AEROCLUB DI RIETI.

[illegible]

nota: relativamente all'attività di volo fuori campo/cross country, l'itinerario deve essere specificato nel campo "Attività".

<i>Aeromobile</i>	<i>Cassetta pronto soccorso – contenuto*</i>	<i>ELT</i>	<i>Estintore</i>
I-TAW	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N.I.:1EEE8A40FCFFBFF Mod: PLB ResQLink 2881 Costr: ACR Artex	Mod:Aircraft Model Stored Pressure Tipo:BCF-HALON-1211 Q=1,5 Kg BCF
I-BOLK	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N.I.:1EEE8A40FEFFBFF Mod: PLB ResQLink 2881 Costr: ACR Artex	Mod:Aircraft Model Stored Pressure Tipo:BCF-HALON-1211 Q=1,5 Kg BCF
S5-DEW	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N.I.:1EEE8A40FEFFBFF Mod: PLB ResQLink 2881 Costr: ACR Artex	Mod:Aircraft Model Stored Pressure Tipo:BCF-HALON-1211 Q=1,5 Kg BCF
I-ACMM	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	Mod. E-04 Costr.ACK	Mod:Aircraft Model Stored Pressure Tipo:BCF-HALON-1211 Q=1,5 Kg BCF
D-EFJE	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N.I.:1EEE8A40FEFFBFF Mod: PLB ResQLink 2881 Costr: ACR Artex	Mod:Idrocarburi Halogenati Tipo:HFC-21B Q=1 Kg BCF
I-AEVM	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N/A	N/A
I-PICK	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N/A	N/A
I-IVVK	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N/A	N/A
I-IVSB	EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145	N/A	N/A

*Contenuto Cassetta Pronto Soccorso come da regolamento EASA (EU)965/2012 e EASA (EU)965/2012 NCO.IDE.A.145 Titolo III paragrafo 9.2

Nastro adesivo- 1pz

Cerotti medicali(diverse dimensioni) -8pz

Soluzione sali ammoniaca-1pz

Garze(diverse dimensioni)-5pz

Pomata per bruciori -1pz

Gocce per occhi (collirio)-1 pz

Cottone sterile – 1pz

Disinfettante -1pz

Forbici di sicurezza-1pz

Guanti monouso- 1pz

N.b.: Sono a disposizione dei piloti presso l'ufficio tecnico:

- No. 4 giubbetti salvataggio marca Remploy Marine Tipo Transair Flight Equipment matricole 112870, 129176,112807,129179.

- No. 8 paracadute da salvataggio; Costruttore:-Mars a.s cz; Tipo: ATL-88/90-1 S/N: PAR998.222-223-224-225-226-227-228-219-230

- No.2 paracadute da salvataggio; Costruttore:-Mars a.s cz; Tipo: V070-2 S/N: PAR1088.170; PAR1088.171

PROCEDURE DI EMERGENZA

INCENDIO AL MOTORE ALL'AVVIO

INTERRUTTORE AVVIO
MANETTA
MISCELA
POMPA ELETTRICA
SELETTORE CARBURANTE
Se l'incendio non si spegne
Abbandonare aereo

ACCESSO
APERTA
TUTTA POVERA
SPENTA
CHIUSO

PERDITA DI POTENZA IN DECOLLO

Se c'è pista sufficiente **ATTERRARE**

Se la pista è insufficiente mantenere la velocità di sicurezza e fare piccole virate (solo per evitare ostacoli)

Se la quota è sufficiente per tentare il rientro seguire la CHECKLIST per arresto motore in volo

ARRESTO MOTORE IN VOLO

VELOCITA' 80 MPH
Selettore carburante * CAMBIARE
Pompa carburante ON
MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE CALDA
Controllo strumenti motore (per individuare la causa)
PRIMER IN & LOCKED
INTERRUTTORE "L" / "R" poi ENTRAMBI
TRANSPONDER 7700
RADIO 121.5 MayDay

* PER RIENTRARE IL CIRCUITO POSSONO OCCORRERE CIRCA 10 SECONDE

ARRESTO MOTORE IN ATTERRAGGIO

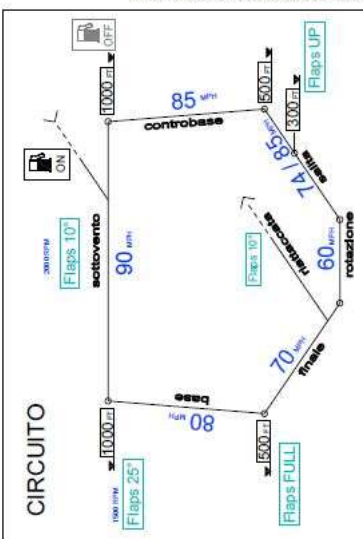
VELOCITA' 80 MPH
INTERRUTTORE AVVIO OFF
MASTER OFF
SELETTORE CARBURANTE CHIUSO
MISCELA TUTTA POVERA
CINTURE STRETTE
FLAPS A RICHIESTA
Con full flaps 80 MPH
PORTA CABINA SBLOCCATA
Contatto al suolo con la coda bassa (velocità minima)

INCENDIO ELETTRICO IN VOLO

MASTER SPENTO
PRESA D'ARIA APERTA
ARIA CALDA IN CABINA SPENTA
ATTERRARE APPENA POSSIBILE

INCENDIO AL MOTORE IN VOLO

MISCELA TUTTA POVERA
SELETTORE CARBURANTE CHIUSO
POMPA ELETTRICA SPENTA
MASTER SPENTO
MAGNETI SPENTI
MANETTA CHIUSA
Scendere in picchiata per tentare di spegnere l'incendio
Procedere ci la checklist "ARRESTO MOTORE IN VOLO"



CheckList PA 28/180
I-ACMM
OM ed.2 rev.9
conforme AFM rev.4 25/07/1975
**Aero Club Rieti**
ALBERTO BIANCHETTI

VELOCITA' DI RIFERIMENTO

V _r (Velocità di Rotazione)	60 MPH
V _x (Velocità di salita rapida)	74 MPH
V _y (Velocità di salita rapida)	85 MPH
V _A (Velocità di manovra)	129 MPH
V _{fe} (Velocità max flaps estesi)	115 MPH
V _{no} (Velocità normali operazioni)	140 MPH
V _{ne} (Velocità Da NON Superare)	171 MPH
V _{si} (Velocità di stallo senza flaps)	67 MPH
V _{so} (Velocità di stallo tutto flaps)	57 MPH
VELOCITA' DI PLANATA	80 MPH

Velocità calcolate per il carico massimo al decollo di 2400 lbs

PESI / CARATTERISTICHE

Peso massima al decollo	2400 lbs (1089 kg)
Peso a vuoto (con olio e carb. installabile)	1474 lbs (669 kg)
Carico max bagaglio	200 lbs (91 kg)
Pieno carburante (50 gal)	300 lbs (137 kg)
Carburante utilizzabile (180 h):	48 gal (128kg)
Tipo carburante AVGAS 100LL	NO min. 100/130
Consumo (65% potenza 2350 RPM)	9 gall/h (35 lt/h)
Max vento al traverso	15 kts
Corso decollo	220 m (720 feet)
Corso atterraggio (flaps 40°)	194 m (635 feet)
Velocità di crociera	145 MPH

PRE-ISPEZIONE cabina

MAGNETI OFF (CHIAVE TOLTA)
DOCUMENTI / QTB / Peso_bilanciamento CK
BREAKERS CK
BATTERIA ON
LIVELLO CARBURANTE CK
BATTERIA OFF
FLAPS ESTENDERE
TRIM NEUTRO
Per volo SOLO PILOTA - blocco cinture passeggeri

ISPEZIONE ESTERNA

ALI, (flaps, luci, bordo, alettoni) integrità CK
ammortizzatori, ruote/ruotino (24psi) CK
Sfiati serbatoi, quantità carb. tappo (chiuso) CK
Spurghi carburante Se richiesto
Parabrezza (pulito), cofano motore (chiuso) CK
OLIO MOTORE CK (6-8qt)
ELICA/OGIVA/PRESA D'ARIA CK
Pitot / Presa Statica / Indicatore stallo CK
Impennaggi (timone profondità/direzione) CK
SPORTELLI BAGAGLIAIO CHIUSO

PRE-AVVIAMENTO

SEDILI/CINTURE/PORTA Regolare / CK
FLAPS UP
UTENZE ELETTRICHE OFF
SELETTORE CARBURANTE sul più vuoto
FRENO PARCHEGGIO INSERIRE
MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE FREDDA

AVVIAMENTO

BATTERIA ON
POMPA CARBURANTE ON
LUCI ANTI COLLISIONE ON
MANETTA (a freddo 3 pompe) 1 cm
ELICA LIBERA
INTERRUTTORE ACCENSIONE START
PRESSIONE OLIO CK
ALTERNATORE ON
MANETTA (riscald. Motore) 800/1200 Rpm
POMPA CARBURANTE OFF

POST-AVVIAMENTO

RADIO ON/SET
TRANSPONDER Standby
STRUMENTI VOLO ON/SET

RULLAGGIO

CHIAMATA RADIO PRIMA DI RULLARE
FRENI / STRUMENTI / COMANDI CK

PROVA MOTORE

FRENO PARCHEGGIO Inserire
SELETTORE CARBURANTE Sul più pieno
TEMPERATURA OLIO ARCO VERDE
MANETTA 2000 RPM
- ARIA CALDA CARBURATORE CK
- MISCELA CK
- MAGNETI (max 175 RPM cod.-max 90 RPM tra i due) CK
- VACUOMETRO ARCO VERDE
- STRUMENTI MOTORE / AMPEROMETRO CK
MANETTA MINIMO (650 RPM) CK
MANETTA 1200 RPM

PRE-DECOLLO

SEDILI / CINTURE / PORTA CABINA CK
COMANDI LIBERI
MISCELA / ARIA / FRIZIONE MANETTA CK
STRUMENTI VOLO / MOTORE CK
TRANSPONDER ALT
POMPA CARBURANTE ON
FLAPS REGOLARE (per decollo)

DECOLLO

ROTAZIONE 60 MPH
VELOCITA' DI SALITA 74 - 85 MPH

POST-DECOLLO

FLAPS (300 ft) UP
POMPA CARBURANTE (1000 ft) OFF

SALITA

VELOCITA' 100 MPH
MANETTA TUTTA APERTA
MISCELA RICCA

CROCIERA

MOTORE 2000 - 2500 RPM
MISCELA REGOLARE
LIVELLI CARBURANTE CK / CAMBIO

DISCESA

MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE A RICHIESTA

AVVICINAMENTO

POMPA CARBURANTE ON
SEDILE / CINTURE CK
SELETTORE CARBURANTE Sul più pieno
MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE A RICHIESTA

ATTERRAGGIO

	MOTORE	FLAPS	VELOCITA'
Sottovento	2000 rpm	10°	90 mph
Base	1500 rpm	25°	80 mph
Finale	A richiesta	40°	70 mph

POST-ATTERRAGGIO

ARIA CARBURATORE FREDDA
FLAPS UP
TRANSPONDER STANDBY

PARCHEGGIO

FRENO PARCHEGGIO INSERIRE
AVIONICA / UTENZE ELETTRICHE / LUCI OFF
MOTORE 1000 RPM
PROVA MASSA CK
MISCELA TUTTA POVERA
MAGNETI OFF
BATTERIA / ALTERNATORE OFF
CHIAVI TOGLIERE

PROCEDURE DI EMERGENZA

INCENDIO AL MOTORE ALL'AVVIO

INTERRUTTORE AVVIO ACCESO
MAINETTA APERTA
MISCELA TUTTA POVERA
RUBINETTO CARBURANTE CHIUSO
Se l'incendio non si spegne Abbandonare aereo

PERDITA DI POTENZA IN DECOLLO

Se c'è pista sufficiente ATTERRARE

Se la pista è insufficiente mantenere la velocità di sicurezza e fare piccole virate (solo per evitare ostacoli)

Se la quota è sufficiente per tentare il rientro seguire la CHECKLIST per arresto motore in volo

ARRESTO MOTORE IN VOLO

VELOCITA' 61 kts (70 MPH)
RUBINETTO CARBURANTE APERTO
CHICCO-ETTO BLOCCATO
MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE cambiare FREDDA/CALDA
MAGNETI "L" / "R" poi ENTRAMBI
Se il motore non riprende MAY DAY
MISCELA OFF
BENZINA CHIUSA
TUTTI GLI INTERRUTTORI OFF
BATTERIA/ALTERNATORE OFF
FORTE SBLOCCATE
CINTURE STRETTE

ARRESTO MOTORE IN ATTERRAGGIO

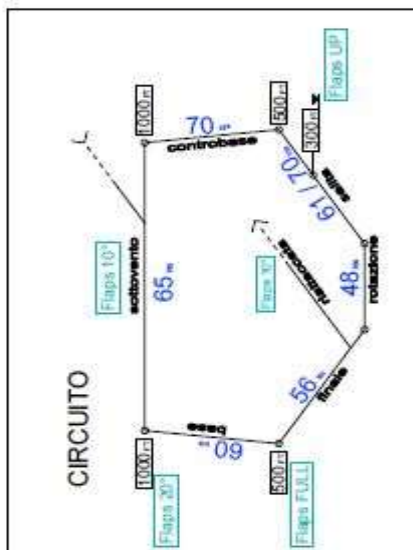
VELOCITA' 61 kts (70 MPH)
INTERRUTTORE AVVIO OFF
MASTER OFF
RUBINETTO CARBURANTE CHIUSO
MISCELA TUTTA POVERA
CINTURE STRETTE
FLAPS A RICHIESTA
Con full flaps 70 kts (80 MPH)
FORTE SBLOCCATE
Contatto al suolo con la coda bassa (velocità minima)

INCENDIO ELETTRICO IN VOLO

MASTER SPENTO
PRESA D'ARIA APERTA
ARIA CALDA IN CABINA APERTA
ATTERRARE APPENA POSSIBILE SPENTA

INCENDIO AL MOTORE IN VOLO

MISCELA TUTTA POVERA
RUBINETTO CARBURANTE CHIUSO
BATTERIA/ALTERNATORE OFF
IMPOSTARE DISCESA 87 kts (100 MPH)
MAGNETI SPENTI
MANETTA CHIUSA
Scendere in picchiata per tentare di spegnere l'incendio
Procedere alla checklist "ARRESTO MOTORE IN VOLO"



VELOCITA' DI RIFERIMENTO

Vr (Velocità di Rotazione)	55 MPH	48 kts
Vx (Velocità di salita rapida)	76 MPH	66 kts
Vy (Velocità di salita rapida)	80 MPH	70 kts
Va (Velocità di manovra)	118 MPH	103 kts
Vfe (Velocità max flaps estesi)	100 MPH	87 kts
Vno (Velocità normali operazioni)	140 MPH	122 kts
Vne (Velocità Di NON Superare)	193 MPH	168 kts
Vsi (Velocità di stallo senza flaps)	56 MPH	49 kts
Vso (Velocità di stallo tutto flaps)	49 MPH	43 kts
VELOCITA' DI PLANATA	70 MPH	61 kts

PESI / CARATTERISTICHE

Peso massimo al decollo	726 kg
Peso a vuoto (con olio e carb. installabili)	490 kg
Carico max bagaglio	54 kg
Pieno carburante (85 litri)	61 kg
Consumo (75% - 7000 piedi)	20 litri/h
Max vento al traverso atterraggio	15 kts
Max vento al traverso decollo	20 kts

PRE-ISPEZIONE cabina

MAGNETI OFF (CHIAVE TOLTA)
DOCUMENTI / QTB / Pes. bilanciamento CK
BREAKERS CK
BATTERIA ON
LIVELLO CARBURANTE CK
FLAPS ESTENDERE
BATTERIA OFF
TRIM NEUTRO
Per volo SOLO PILOTA - blocco cinture passeggero
SERBATOI CARBURANTE APERTI

ISPEZIONE ESTERNA

ALI, (flaps, luci, borda, alettoni) integrità CK
ammortizzatori, e pressione ruote/ruotino CK
Sfiati serbatoi, quantità carb. tappo (chiuso) CK
Spurghi carburante Se richiesto CK
Parabrezza (pulito), cofano motore (chiuso) CK
OLIO MOTORE CK
ELICA/OGIVA/PRESA D'ARIA CK
Pitot / Presa Statica / Indicatore stallo CK
Impennaggi (timone profondità/direzione) CK

PRE-AVVIAMENTO

SEDILI/CINTURE/PORTE Regolare / CK
UTENZE ELETTRICHE OFF
FRENO PARCHEGGIO INSERIRE
MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE FREDDA

AVVIAMENTO

BATTERIA ON
LUCE ANTI COLLISIONE ON
MANETTA (a freddo 2-3 secondi) 1 cm
ELICA LIBERA
INTERRUTTORE ACCENSIONE START
PRESSIONE OLIO CK
ALTERNATORE ON
MANETTA (riscald. Motore) 1000 Rpm

POST-AVVIAMENTO

FLAPS UP
LUCI COME RICHIESTO
RADIO ON/SET
TRANSPONDER Standby
STRUMENTI VOLO ON/SET

RULLAGGIO

CHIAMATA RADIO PRIMA DI RULLARE
FRENI / STRUMENTI / COMANDI CK

PROVA MOTORE

FRENO PARCHEGGIO Inserire
TEMPERATURA OLIO ARCO VERDE
MANETTA 1700 RPM
- ARIA CALDA CARBURATORE CK
- MISCELA CK
- MAGNETI (max 150 RPM coil - max 70 RPM tra i due) CK
- VACUOMETRO CK
- STRUMENTI MOTORE / AMPEROMETRO CK
MANETTA 1000 RPM

PRE-DECOLLO

SEDILI / CINTURE / PORTA CABINA CK
COMANDI LIBERI
MISCELA / ARIA / FRIZIONE MANETTA CK
STRUMENTI VOLO / MOTORE CK
TRANSPONDER ALT
TRIM NEUTRO
FLAPS (max 10") A RICHIESTA
LUCI A RICHIESTA
briefing completato

DECOLLO

ROTAZIONE (85 MPH) 48 kts
VELOCITA' DI SALITA (70-80 MPH) 61-70 kts

POST-DECOLLO

FLAPS (300 ft) UP

SALITA

VELOCITA' 75-80 MPH 65-74 Kts
MANETTA TUTTA APERTA
MISCELA RICCA

CROCIERA

MOTORE 2100 - 2750 RPM
MISCELA REGOLARE

DISCESA

MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE A RICHIESTA

AVVICINAMENTO

FLAPS (oltre i 100 MPH) A richiesta
SEDILE / CINTURE CK
STRUMENTI MOTORE / CARBURANTE CK
MISCELA RICCA
ARIA CARBURATORE A RICHIESTA

ATTERRAGGIO

	FLAPS	VELOCITA'
Sottovento	10"	70 MPH 65 kts
Base	20"	70 MPH 60 kts
Finale	40"	65 MPH 56 kts

POST-ATTERRAGGIO

ARIA CARBURATORE FREDDA
FLAPS UP
TRANSPONDER STANDBY

PARCHEGGIO

FRENO PARCHEGGIO INSERIRE
AVIONICA / UTENZE ELETTRICHE / LUCI OFF
MOTORE 1000 RPM
MAGNETI PROVA MASSA
MISCELA TUTTA POVERA
INTERRUTTORE ACCENSIONE OFF
BATTERIA / ALTERNATORE OFF
CHIAVI TOGLIERE
SERBATOI CARBURANTE CHIUSI

AERoclub DI RIETI OM ed.2 rev.9

CHECK LIST DR400 / 180R

Conforme AFM Issue 5 18/7/1979 **PROCEDURE NORMALI**

CONTROLLO PRE AVV. MOTORE

1	Ispezione pre volo	compl
2	Documenti	a bordo
3	Capottina	ckd
4	Pedali timone/Sedile	regolati
5	Cinture	allacciate
6	Freno	on
7	Comandi di volo	liberi
8	Flap	retratti
9	Batteria	on
10	Fusibili	ckd
11	Selettore carburante	aperto
12	Miscela	ricca
13	Aria carburatore	fredda
14	Luce anticollisione	on

CONTROLLO ABITACOLO completato

AVVIAMENTO MOTORE

1	Pompa carburante	on
2	Manetta	2-4 corse
3	Magnete sinistro	on
4	Pulsante di start	azionare
5	Magneti	both
6	Throttle	1200RPM
7	Oil pressure 30 sec	ckd
8	Alternator	on
9	Pompa carburante	off
10	Aria carburatore	Calda se clima freddo e umido

AVVIAMENTO MOTORE completato

1	Radio	on
2	Vacuometro	ckd
3	Girodirezionale	set
4	COM/NAV	preset
5	XPDR	STBY

DOPO AVVIAMENTO MOTORE completato

CONTROLLO MOTORE

1	Freno	set
2	Strumenti motore	ckd
3	Manetta	1800RPM
4	Magneti 1-2/1+2	125RPM
5	Manetta	1000RPM
6	Prova massa	ckd
7	Aria carburatore	ckd
8	Suction	ckd
9	Strumenti motore	ckd

CONTROLLO MOTORE completato

CONTROLLI PRIMA DEL DECOLLO

1	Controllo motore	compl.
2	Magneti	both
3	Alternatore	on
4	Pompa carburante	on
5	Aria al carburatore	fredda
6	Flaps	15°
7	Trim	T/O
8	Selettore carburante	aperto
9	Tettuccio	chiuso
10	Girodirezionale	set
11	Strumentazione	ckd.
12	Briefing di decollo	Compl.

CONTROLLI PRIMA DEL DECOLLO completato

DECOLLO

1	XPDR	on
Dopo decollo autorizzato		
2	Luci di decollo	on
V _R	velocità di rotazione	54 kts
V _X	migliore rateo	70 kts
V _Y	migliore rampa	86-92 kts

DECOLLO completato

DOPO DECOLLO

1	Pompa carburante	off
2	Flaps	0°
3	Luci di decollo	off
4	Potenza	set

DOPO DECOLLO

AVVICINAMENTO

1	Torre	in contatto
2	Altimetro	set
3	Girodirezionale	set
4	Miscela	ricca
5	Aria al carburatore	Calda
6	Selettore carburante	open
7	Pompa carburante	on
8	Flap	set.
9	Briefing di atterraggio	compl.

AVVICINAMENTO

completato

FINALE

1	Aria al carburatore	fredda
2	Flap	set
when cleared to land		
3	Luci di atterraggio	on

FINALE completato

DOPO ATTERRAGGIO

1	Luci di atterraggio	off
2	Pompa carburante	off
3	Flaps	0°
4	XPDR	STBY

DOPO ATTERRAGGIO completato

SPEGNIMENTO MOTORE

1	Manetta	1200RPM
2	Radio/XPDR	off
3	Miscela	cut-off

SPEGNIMENTO MOTORE

PARCHEGGIO

1	Freno	on
2	Magneti	off
3	Tutti gli interruttori	off
4	Flaps	60°
5	Master SW	off
6	Selettore carburante	off

PARCHEGGIO

completato

NOTE IMPORTANTI

V _R	rotazione	54 kts
V _X	migliore ang. F15	70 kts
V _Y	migliore rate	86-92 kts
V _{FE}	estensione flap	92 kts
V _A	velocità di manovra	116 kts
best glide		78 kts
V _{FR}		7000
pirateria		7500
avaria radio		7600
emergency		7700
freq.emergenza		121,50

AERoclub DI RIETI OM ed.2 rev.9

CHECK LIST DR400 / 180R

Conforme AFM Issue 5 18/7/1979

PROCEDURE DI EMERGENZA

FUOCO MOTORE IN VOLO

1 selettore carburante	OFF
2 Manetta	Tutta avanti
3 Magneti	OFF
4 Batteria e Alternatore	OFF prima di atterrare
Nota: mettendo Batteria su OFF non si ha l'avviso di stallo	

GHIACCIO AL CARBURATORE

Se i giri del motore calano senza che siano cambiati gli altri parametri di volo (velocità, quota) tira fuori completamente la leva dell'aria calda al carburatore (ci sono solo due possibili posizioni ON o OFF).
I giri del motore aumenteranno non appena il ghiaccio sarà sciolto. L'applicazione dell'aria calda al carburatore causa un calo di 150 giri e incrementa il consumo di carburante.
Se il ghiacciamento accade improvvisamente, applicare il riscaldamento al carburatore e aprire la manetta completamente (tutta avanti).

ATTERRAGGIO DI EMERGENZA

Controllare cinture di sicurezza.
Chiudere il selettore carburante e spegnere le utenze elettriche prima di atterrare per ridurre i rischi di fuoco.

Nota: nel caso che una deformazione della cappottatura motore a seguito dell'atterraggio forzato impedisca la normale apertura del tettuccio, usate il sistema di sgancio di emergenza alzando le due alette rosse "JETTISON" e aprendo così la parte centrale del tettuccio

VITE ACCIDENTALE

Il recupero è convenzionale. Applicare completamente il piede opposto alla rotazione e tenere la cloche neutrale.
I flaps devono essere retratti.

FUOCO MOTORE A TERRA

Non rimuovere le coperture del motore
Dirigere il getto dell'estintore nella presa d'aria frontale e attraverso l'apertura delle marmitte

AVARIA ALTERNATORE

Se l'indicatore di carica indica "scarica" spegnere l'alternatore e ridurre l'assorbimento elettrico al minimo (luci, radio, strumenti) in quanto l'alimentazione elettrica è fornita solamente dalla batteria.
Non ci sono rischi di funzionamenti anomali del motore.

EMERGENZE

EMERGENZA IN DECOLLO - SOTTO I 50 MT CIRCA:

- Mantenere il controllo dell'altante.
- Se le condizioni lo consentono:
Aprire i diruttori.
Alzare i drittori in pista.
Effettuare una accostata a destra e comunque evitare il traino.
- Se le condizioni lo consentono:
scegliere il campo secondo quanto stabilito nei controlli pre decollo (vento, ostacoli, natura dei campi) manovrare secondo necessità.
Atterrare.

EMERGENZA IN DECOLLO - SOPRA I 50 MT CIRCA E MINORE DI QUELLA DI CIRCUITO:

- Mantenere il controllo dell'altante.
- Ripristinare la velocità (> 1,5 Vs).
- Se le condizioni lo consentono:
Effettuare una virata di 180° secondo quanto stabilito nei controlli pre decollo a sx o dx (vento, ostacoli, natura dei campi).
Rientrare in campo.
Atterrare.
- Se le condizioni lo consentono:
scegliere il campo secondo quanto stabilito nei controlli pre decollo (vento, ostacoli, natura dei campi) manovrare secondo necessità.
Atterrare.

EMERGENZA IN DECOLLO - SOPRA I 50 MT CIRCA E MAGGIORE DI QUELLA DI CIRCUITO:

- Mantenere il controllo dell'altante.
- Ripristinare i normali parametri di volo.
- Effettuare il circuito.
- Atterrare.

ATTERRAGGIO CON CAVO AGGANCIATO

- Mantenere il controllo dell'altante.
- Ripristinare i normali parametri di volo.
- Portarsi sul campo.
- Effettuare un finale rapido.
- In finale tentare di sganciare il cavo se l'area sottostante è libera.
- Atterrare in leggerissima sciolata, per evitare che il ruotino attenti sul cavo.

RIMESSA DALLA VITE

- Piede contrario al senso di rotazione.
- Barra al centro attendere la fine della rotazione.
- Centralizzare i comandi.
- Ristabilire i parametri di volo.

ABANDONO DELL'ALANTE IN VOLO (posto anteriore):

- Ruotare il pannello di emergenza verso sinistra.
- Spingere la cappottina verso l'alto.
- Staccare le cinture di sicurezza.
- Afferrare maniglia paracadute.
- Lanciarsi.
- Tirare maniglia apertura paracadute.

ABANDONO DELL'ALANTE IN VOLO (posto posteriore):

- Tirare indietro i bloccaggi laterali della cappottina.
- Staccare le cinture di sicurezza.
- Afferrare maniglia paracadute.
- Lanciarsi.
- Tirare maniglia apertura paracadute.
- Se le circostanze lo consentono, il pilota seduto anteriormente dovrà attendere che il pilota seduto posteriormente si sia lanciato prima di lanciarsi a sua volta.

VOLO CON PIoggia (ALI BAGNATE O GHIACCiate):

- In tale situazione la Vs aumenta di 10 km/h.

IMBARDATA AL SUOLO IN DECOLLO:

- Se si superano i 15° circa sganciarsi immediatamente.

PRESTAZIONI

Stato	Peso	senza diruttori	con diruttori
	470 Kg	65 Km/h	68 Km/h
	600 Kg	74 Km/h	77 Km/h
Peso massimo al decollo:	600 Kg		
Efficienza:	34	Velocità 90 Km/h	
Minimo caduta:	0.72	Velocità 76 Km/h	

LIMITAZIONI

Limiti di Velocità:

- Vite 280 Km/h
- Vb 200 Km/h
- Vm 180 Km/h
- Vw 150 Km/h
- Vt 180 Km/h

Fattore di carico:

- Alle Vm +6.5 -4.0
- Alle Vite +5.3 -3.0
- Diruttori +3.5 0

Carchi in cabina:

- Anteriore 70 110
- Posteriore -- 110

Bagaglio:

- Max 10 Kg * 2
- Nessun bagaglio è permesso durante le manovre acrobatiche.

Peso:

- Max al decollo 600 Kg
- A vuoto 350 Kg

Vento al traverso:

- Max 8 Kts



Aero Club Rieti
ALBERTO BIANCHETTI

Check List

Ed.2 Rev.1 according to AFM rev14 24-9-18

ASK21



Via Celadino Roccati + 02100 P.le 6
Tel. + 39 0746 203637
www.aeroclubrieti.it info@eroclubrieti.it

CONTROLLI GENERALI:

CONTROLLI PREVOLO/ISP.GORNALIERA

Perni Longheroni in posizione
 Attacchi l'Hotellier (in particolare Dopo Rimontaggio)
 Fissaggio Piani orizzontali
 Connessione Forchetta Elevatore
 Ruotino Posteriore o Pattino
 Pressione Pneumatici (Tutti)
 Verifica a pressione e trazione superfici Mobili (2 persone)
 Verifica a pressione e trazione Diruttori e Bloccaggio (2 persone)
 Danni Superfici
 Prese Statiche e Dinamica
 Oggetti Estranei Abitacolo o non fissati in cabina
 Verifica Cavi "S" pedaliera
 Efficienza Ganci e Prova Sgancio
 Prova Freni
 Documenti
 Zavoma e centraggio
 Batteria
 Paracadute.

CONTROLLI ESTERNI PRE DECOLLO:

Cavo traino con piastrina azzurra o 800KG
 Filo di lana
 Ruotino pivotante rimosso

CONTROLLI INTERNI PRE DECOLLO:

Cinghie Allacciate
 Cappottine Bloccate Anteriore e Posteriore!!!!
 Comandi Liberi
 Diruttori Bloccati
 TRIM Regolato
 Altimetro Regolato e Controllo Strumenti
 RADIO in Frequenza - Notifica
 Briefing Eventuale Emergenza in Decollo
 AREA LIBERA
 Segnale di "PRONTO" Alzare Ala
 Comunicazione al Traino "CAVO TESO – DIRUTTORI BLOCCATI"

CONTROLLI IN VOLO:

CIRCUITO:

Briefing PRE-ATTERRAGGIO

SOTTOVENTO:

Diruttori Provati e Chiusi

DOPO ATTERRAGGIO:

MASTER "OFF"

Messa in Sicurezza Parcheggio

AVVERTENZA:

Dopo Atterraggi Pesanti, Imbardate anche parziali o stress eccessivi durante il volo, far controllare l'altante da un "Crtifying Staff"

EMERGENZE

Sgancio capottine
- Tirare le maniglie rosse a destra e sinistra contemporaneamente indietro
- Spingere la capottina in su
Abbandono di emergenza in volo
- Sganciare le cinture
- alzarsi e lanciarsi a destra o sinistra secondo l'assetto
- afferrare la maniglia di apertura paracadute e azionarla dopo 1-3 sec

RIMESSA DALLA VITE assetto positivo

- Piede contrario al senso di rotazione
- Spingere la barra leggermente in avanti
- Controllo alettoni neutro o contro il senso di rotazione
- A rotazione terminata, timone in posizione neutra richiamare dolcemente

RIMESSA DALLA VITE assetto negativo

- Piede contrario al senso di rotazione
- Tirare la barra leggermente in avanti
- Alettoni in posizione neutra
- A rotazione terminata, timone in posizione neutra richiamata positiva

ABBANDONO DELL'ALIANTE IN VOLO (posto anteriore):

- Ruotare il pannello di emergenza verso sinistra
- Spingere la capottina verso l'alto
- Slacciare le cinture di sicurezza
- Afferrare maniglia paracadute
- Lanciarsi
- Tirare maniglia apertura paracadute

ABBANDONO DELL'ALIANTE IN VOLO (posto posteriore):

- Tirare indietro i bloccaggi laterali della capottina
- Slacciare le cinture di sicurezza
- Afferrare maniglia paracadute
- Lanciarsi
- Tirare maniglia apertura paracadute
- Se le circostanze lo consentono, il pilota seduto anteriormente dovrà attendere che il pilota seduto posteriormente si sia lanciato prima di lanciarsi a sua volta

VOLO CON PIoggia (ALI BAGNATE O GHIACCiate):

- In tale situazione la Vc aumenta di 10 km/h

IMBARDATA AL SUOLO IN DECOLLO:

- Se si superano i 15° circa sganciarsi immediatamente

PRESTAZIONI

Stato:	Peso	senza diruttori	con diruttori
	530 Kg	66 Km/h	72 Km/h
	600 Kg	72 Km/h	80 Km/h
Peso massimo al decollo:	600 Kg		
Efficienza:		37.5 Velocità 90 Km/h	
Minima caduta:		0.64 Velocità 80 Km/h	

LIMITAZIONI

Limite di Velocità - CGS 15-66 (nifo/2a trav. oca) non istallato:

- Vne 250 Km/h
- Va 170 Km/h
- Vra 170 Km/h
- Vw 140 Km/h
- Vt 170 Km/h

Fattore di carico:

- Ala Va 170 km/h +5.5 -4.0
- Ala Vne 250 km/h +5.3 -3.0
- Diruttori +3.5 0

Carichi in cabina:

- Anteriore min. 70 max. 110
- Posteriore - max. 110

Bagaglio:

- Max 10 Kg

- Max al decollo 600 Kg • A vuoto 414 Kg

Vento trav. max. TOW • Max Kts 13/16 dec/att

Vento trav. max. WINCH • Max Kts 11/16 dec/att

Weak Link Cavo Traino • 850 Kg Marrone



Aero Club Rieti
ALBERTO BIANCHETTI

Check List

ED 1. Rev.0 according AFM 11-2-93

Grob 103

Twin III

(Acro)

OSB 315-66 NON istallato
Acrobazia proibita



Via Celestino Rosselli - 02100 Rieti
Tel. + 39 0746 203637
www.aeroclubrieti.it info@aeroclubrieti.it

Controlli generali

E' importante che venga effettuata un'ispezione completa dopo ogni rimontaggio, e prima di ogni giornata di volo

Prevolo a terra

L'ispezione si effettua girando intorno all'aliante in senso antiorario, è importante verificare le superfici per scoprire eventuali crepe, depressioni, o anomalie. Incaso di dubbio chiedere il parere di un tecnico certificato.

Aprire le capottine, controllare:

- 4 bloccaggi dei perni delle ali
- visivamente comandi volo e controllo libertà movimento
- ganci di traino
- freno carrello
- sistema chiusure capottine e sistema sgancio di emergenza
- oggetti liberi in cabina

Parte anteriore fusoliera, controllare:

- struttura fusoliera per ammaccature, strisci, in particolare nella parte inferiore
- pressione pneumatici

Anteriore e principale 2,5 bar

- pulizia e funzionamento ganci traino

Ala sinistra, controllare:

- parte superiore e inferiore per danni
- Alettoni per stato generale e libertà di movimento
- diruttori per stato generale e meccanismo di bloccaggio.

Parte posteriore della fusoliera, Controllare:

- fusoliera e deriva per eventuali danni
- multisonda per pulizia e integrità
- pressione ruotino di coda 2,5 bar

Piani orizzontali, Controllare:

- eventuali danni
- se fissato correttamente
- parte mobile per integrità e libertà di movimento
- Timone direzione, Controllare integrità e libertà movimento.

Ala destra

Come per ala sinistra

Controllo comandi di volo

due persone: una nell'abitacolo, ed una alle superfici mobili e controllare: gioco complessivo di tutti i collegamenti, escursione massima

Strumenti: Funzionalità

Due persone: una persona soffia con molta precauzione nella presa dinamica, statica e nella sonda a energia totale.

La seconda persona controlla:

- anemometro per valori positivi
- Altimetro per valori negativi
- Variometro per valori positivi

Dopo atterraggi pesanti o uscita dalle limitazioni di volo, l'aliante deve essere verificato completamente da un tecnico certificato

Ispezione Prevolo in cabina

- peso e centraggio
- Paracaduti indossati e operativi
- Cinture allacciate
- Pedaliera regolata e bloccata
- Diruttori provati e bloccati
- Libertà comandi
- Comandi controllati con aiuto di una seconda persona
- Trim regolato al segno verde
- Altimetro regolato
- Radio provata e in frequenza
- Capottine chiuse e bloccate
- personale qualificato all'aggancio del cavo
- Cavo correttamente agganciato
- Breafing predecollo effettuato (vento, e situation awariness)

CONTROLLI IN VOLO:

CIRCUITO:

Briefing PRE-ATTERRAGGIO

SOTTOVENTO:

Diruttori Provati e Chiusi

DOPO ATTERRAGGIO:

MASTER "OFF"

Messa in Sicurezza Parcheggio



CHECKLIST DG-500 ELAN I-IVSB

CONTROLLI PRE-DECOLLO

CONTROLLI ESTERNI..... EFFETTUATI, PIVOTANTE RIMOSSO
 POSIZIONE PILOTA..... CORRETTA E COMODA
 COMANDI DI VOLO..... LIBERI, DIRUTTORI BLOCCATI
 ZAVORRA E PESI..... NEI LIMITI
 CINGHIE..... REGOLATE
 STRUMENTI..... CONTROLLATI, QNH IMPOSTATO
 TRIM..... IN POSIZIONE DI DECOLLO
 CAPPOTTINE..... CHIUSE E BLOCCATE
 NOTIFICA RADIO..... EFFETTUATA
 BRIEFING DI EMERGENZA..... RIVISTO

CONTROLLI POST-SGANCIO

CARRELLO..... RETRATTO
 VARIOMETRO ACUSTICO..... ON, VOLUME REGOLATO

CONTROLLI PRE-ACROBATICI

QUOTA..... SUFFICIENTE (>600mt AGL)
 CAPPOTTINE..... CHIUSURE CONTROLLATE
 DIRUTTORI..... RETRATTI E BLOCCATI
 CINGHIE..... SERRATE
 OGGETTI LIBERI..... ASSICURATI
 SPAZIO AEREO..... CONTROLLATO, LIBERO

CONTROLLI PRE-CIRCUITO

ACQUA..... SCARICATA
 CARRELLO..... ESTESO E BLOCCATO
 CINGHIE..... SERRATE
 DIRUTTORI..... CONTROLLATI

SCELTA FUORICAMPO

DIMENSIONE E FORMA..... ADATTE
 PENDENZA..... PIANEGGIANTE O LIEVE SALITA
 SUPERFICIE..... COMPATTA, NO COLTURE
 OSTACOLI..... AVICINAMENTO LIBERO, NO CAVI
 BESTIAME..... ASSENTE
 PLB (SE DISPONIBILE)..... ATTIVATO

COMUNICARE L'INTEZIONE DI ATTERRARE VIA RADIO
 RIPORTANDO LA POSIZIONE

ABBANDONO DEL VELIVOLO

MANOPOLA SINISTRA (BIANCO/ROSSO)..... TIRARE
 CAPPOTTINA*..... APERTA

CINGHIE..... SLACCIALE

LANCIARSI FACENDO PRESA SULLE PARETI LATERALI DEL
 COCKPIT

*SE LA CAPPOTTINA NON RESTA APERTA O NON SI
 SGANCIA, RILASCIARLA DALLA POSIZIONE DI CHIUSURA
 AZIONANDO LA LEVA DI SGANCIO SITUATA SULLA DESTRA