Regolamento interno

criteri di allenamento minimo
e
passaggi macchina
Volo a vela
Volo motore/VDS

INTENTIONALLY BLANK

Sommario

0 PARTE GENERALE 5
0.1 Scopo del Regolamento 5
0.2 Contenuto del Manuale 5
0.3 Aggiornamenti 5
1 REQUISITI NORMATIVI (EASA/AeCI) MANTENIMENTO LICENZE-ATTESTATI 7
1.1 Licenza SPL 7
1.2 Licenza PPL-SEP abilitazione di classe 7
1.3 Licenza LAPL(A) 7
1.4 Attestato VDS VM 7
2 ALIANTI REQUISITI INTERNI DI ADDESTRAMENTO MINIMO E PASSAGGI MACCHINA ALIANTI DIVERSI 8
2.0 Norme generali 8
2.1 Carenza di allenamento 8
2.2 Trasporto passeggeri 8
..... 8
2.3 Passaggi macchina 8
3 AEREI A MOTORE E VDS VM REQUISITI INTERNI DI ADDESTRAMENTO MINIMO E PASSAGGI MACCHINA 9
3.0 Norme generali 9
3.1 Carenza di allenamento 9
2.2 Passaggi macchina 9
4 NUOVI SOCI 9

INTENTIONALLY BLANK

0 PARTE GENERALE

0.1 Scopo del Regolamento

Lo scopo del presente Regolamento è di;

- riassumere i criteri EASA/AeCI per mantenere attive le licenze SPL e LAPL (recency) e per rinnovare la licenza PPL e l'attestato VDS (revalidation);
- stabilire i criteri interni minimi di allenamento richiesto per poter volare in qualità di PIC sui aeromobili dell'aeroclub di Rieti;
- stabilire le modalità interne per recuperare i criteri minimi di allenamento in caso di perdita degli stessi;
- stabilire i criteri interni per poter volare su aeromobili non conosciuti dal socio ovvero il passaggio macchina o per trainare con un aereo dell'Aeroclub di Rieti un pilota privato..

0.2 Contenuto del Manuale

Il presente Regolamento è suddiviso in quattro capitoli, che contengono rispettivamente i seguenti argomenti:

1) Il primo capitolo riassume la normativa EASA e di AeCI circa l'attività minima volta a mantenere attive le licenze o attestati (recency o revalidation);
2) Il secondo capitolo riassume:
   - le regole interne all'Aeroclub di Rieti circa l'attività addestrativa minima che il socio/pilota deve mantenere per volare come PIC con gli alianti dell'Aeroclub di Rieti e cosa bisogna fare se vi è una carenza di tale attività;
   - le regole interne all'Aeroclub di Rieti che permettono al socio/pilota di volare come PIC su un aliante per lui di nuovo tipo.
3) Il terzo capitolo riassume:
   - le regole interne all'Aeroclub di Rieti circa l'attività addestrativa minima che il socio/pilota deve mantenere per volare come PIC con gli aerei/VDS VM dell'Aeroclub di Rieti e cosa bisogna fare se vi è una carenza di tale attività;
   - le regole interne all'Aeroclub di Rieti che permettono al socio/pilota di volare come PIC su un aereo/VDS VM per lui di nuovo tipo.
4) Il quarto capitolo descrive i criteri per poter permettere ad un nuovo iscritto socio/pilota già in possesso di licenza/attestato di volare come PIC con gli aeromobili dell'Aeroclub di Rieti e i criteri per permettere il traino ad un pilota non socio dell'Aeroclub di Rieti (privato).

0.3 Aggiornamenti

Le revisioni a questo Regolamento sono emesse dal RdO.
Le variazioni della sola ultima revisione sono evidenziate con una linea nera verticale a sinistra del paragrafo interessato.
Nel paragrafo Highlights sono riportate l'elenco delle variazioni al fine di agevolare e meglio comprendere le differenze con la revisione precedente.

0.4 Highlights

Edizione	Revisione	Data	Motivo della revisione
1	0	14.04.2025	La presente edizione sostituisce integralmente ogni altra edizione e revisione e regolamento della scuola.

INTENTIONALLY BLANK

1 REQUISITI NORMATIVI (EASA/AeCI) MANTENIMENTO LICENZE-ATTESTATI

1.1 Licenza SPL

Come previsto regolamento (EU)1976/2018 al punto SFCL.160 SPL i requisiti da soddisfare per la validazione (recency) della licenza sono negli ultimi 24 mesi prima del volo pianificato:

- aver completato, su alianti, almeno cinque ore di volo come PIC o volando a doppio comando o da solista sotto la supervisione di un FI(S), inclusi almeno 15 lanci e due voli di addestramento con un FI(S); oppure
- aver superato un controllo di competenza con un FE(S) su un aliante.

Come previsto al punto SFCL.160 se il pilota non ha effettuato come PIC 3 lanci negli ultimi 90 giorni non può trasportare passeggeri

1.2 Licenza PPL-SEP abilitazione di classe

Come previsto dal regolamento (EU)1178/2011 al punto FCL.740.A per il rinnovo della abilitazione di classe SEP (revalidation) il pilota dovrà:

- entro i 3 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, superare un controllo di professionalità (proficency check) nella classe pertinente in conformità con un esaminatore; oppure
- entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, completare 12 ore di volo nella classe SEP di cui almeno 6 ore come pilota in comando con 12 decolli e 12 atterraggi e un addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore di volo (FI) o di un istruttore di abilitazione di classe (CRI).

Come previsto al punto FCL.060 se il pilota non ha effettuato come PIC 3 decolli e 3 atterraggi negli ultimi 90 giorni non può trasportare passeggeri

1.3 Licenza LAPL(A)

Come previsto dal regolamento (EU)1178/2011 al punto FCL.140.A LAPL i titolari di una licenza LAPL(A) possono esercitare i privilegi della loro licenza (recency) solo se negli ultimi 2 anni hanno soddisfatto una delle seguenti condizioni come piloti di aeromobili:

- hanno completato almeno 12 ore di volo come PIC o volando a doppio comando o da solista sotto la supervisione di un istruttore, con 12 decolli e atterraggi e un addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore FIA) o CRI(A): oppure
- hanno superato un controllo di professionalità LAPL(A) con un esaminatore.

Come previsto al punto FCL.060 se il pilota non ha effettuato come PIC 3 decolli e 3 atterraggi negli ultimi 90 giorni non può trasportare passeggeri

1.4 Attestato VDS VM

Come previsto dal Regolamento Tecnico-Operativo-Didattico AeCI per il Volo da Diporto o Sportivo con apparecchi provvisti di motore per la riconvalida dell'attestato allo scadere della visita medica, unitamente alla certificazione medica di idoneità psicofisica il richiedente attesta di aver svolto, nel periodo trascorso, attività di volo con regolarità quale pilota responsabile.

Come previsto dall'Art.12 del Regolamento AeCI per il trasporto passeggeri il pilota deve essere in possesso della relativa abilitazione.

2 ALIANTI - REQUISITI INTERNI DI ADDESTRAMENTO MINIMO E PASSAGGI MACCHINA SU ALIANTI DIVERSI

2.0 Norme generali

Per effettuare voli in qualità di PIC sugli alianti dell'Aero Club si deve:
- essere titolari di licenza di pilota di aliante in corso di validità con la normativa vigente di riferimento (vedi paragrafo 1);
- avere la visita medica in corso di validità;
- aver effettuato almeno un volo negli ultimi 30 giorni.

2.1 Carenza di allenamento

In caso di carenza di allenamento, ovvero non aver effettuato un volo come PIC negli ultimi 30 giorni, il pilota dovrà rivolgersi ad un istruttore per un'attività di recupero minima così definita:
- Nessun volo nei 30 giorni fino a 45 giorni il pilota dovrà effettuare un volo in qualità di pilota responsabile accompagnato da un istruttore con almeno due decolli e due atterraggi;
- Nessun volo nei 45 giorni fino a 90 giorni il pilota dovrà effettuare un volo in qualità di pilota responsabile accompagnato da un istruttore con almeno tre decolli e tre atterraggi;
- Nessun volo nei 90 giorni il pilota dovrà effettuare un volo di addestramento con un istruttore con almeno tre decolli e tre atterraggi.

Rimane la discrezionalità dell'istruttore nel valutare l'esperienza e l'attività recente del pilota per disporre una diversa attività di recupero.

2.2 Trasporto passeggeri

Per poter trasportare passeggeri con l'aliante il pilota deve aver completato, dopo il rilascio dell'SPL, almeno 10 ore di volo o 30 decolli e atterraggi come PIC su alianti e dovrà fare, inoltre, un volo di addestramento durante il quale dovrà dimostrare ad un FI(S) la competenza richiesta per il trasporto di passeggeri.

2.3 Passaggi macchina

In aggiunta alle norme generali, per effettuare i passaggi sugli alianti di seguito indicati si deve avere le seguenti attività minime in qualità di PIC:

Aliante mono posto	Astir CS / I-LIQN	Aver effettuato almeno 20 ore di volo su aliante biposto
Aliante mono posto	DG300 I-DIGY / I-CINK	- Aver effettuato il passaggio macchina su DG500 - Aver effettuato almeno 10 ore di volo su aliante monoposto tipo Astir CS con almeno 6 decolli e 6 atterraggi
Aliante biposto	DG500 / I-IVSB	Aver effettuato almeno 30 ore di volo su aliante in qualità di PIC
Aliante biposto	TwinAcro I-IVVK	Aver effettuato almeno 10 ore di volo su aliante in qualità di PIC

Il passaggio macchina DEVE essere effettuato obbligatoriamente con un istruttore che dovrà prima del volo verificare la conoscenza da parte del pilota del manuale di volo, in particolar modo le procedure normali d'impiego, procedure di emergenza e limiti. L'attività addestrativa di volo necessaria sarà a giudizio dell'Istruttore e dovrà stressare le peculiarità dell'aliante utilizzato tenendo in particolare considerazione le differenze dagli alianti precedentemente usati dal socio/pilota come, a titolo esplicativo, la presenza del carrello retrattile, l'apertura alare, l'efficienza aerodinamica, eccetera. Il primo volo da solista del socio/pilota sarà sotto la supervisione dell'istruttore e non sarà consentita la presenza di passeggeri a bordo.

3 AEREI A MOTORE E VDS/VM - REQUISITI INTERNI DI ADDESTRAMENTO MINIMO E PASSAGGI MACCHINA SU AEREI DIVERSI.

3.0 Norme generali

Per effettuare voli in qualità di PIC sugli aerei a motore e VDS VM dell'Aero Club si deve:

- essere titolari di PPL(A) o LAPL(A) o attestato VDS/VM in corso di validità con la normativa vigente di riferimento (vedi paragrafo 1);
- avere la visita medica in corso di validità;
- il pilota VDS VM deve avere la qualifica di pilota "Avanzato" come da DPR 133 salvo nei casi previsti in AIP per le finestre VDS;
- aver effettuato almeno un volo negli ultimi 30 giorni.

3.1 Carenza di allenamento

In caso di carenza di allenamento, ovvero non aver effettuato un volo come PIC negli ultimi 30 giorni, il pilota dovrà rivolgersi ad un istruttore per un'attività di recupero minima così definita:

- Nessun volo nei 30 giorni fino a 45 giorni il pilota dovrà effettuare un volo in qualità di pilota responsabile accompagnato da un istruttore FI(A) o con "pilota esperto" con almeno due decolli e due atterraggi;
- Nessun volo nei 45 giorni fino a 90 giorni il pilota dovrà effettuare un volo in qualità di pilota responsabile accompagnato da un istruttore FI(A) con almeno tre decolli e tre atterraggi;
- Nessun volo nei 90 giorni il pilota dovrà effettuare un volo di addestramento con un istruttore FI(A) con almeno tre decolli e tre atterraggi.

Rimane la discrezionalità dell'istruttore nel valutare l'esperienza e l'attività recente del pilota per disporre una diversa attività di recupero.

Si definisce "pilota esperto" :

- Un socio/pilota con qualifica di istruttore FI(S) e licenza PPL in corso di validità;
- Un socio/pilota con comprovata esperienza ed allenamento al volo segnalato su apposita lista in segreteria redatta dal'HT della DTO o dal CFI volo a motore.

I "piloti esperti" verranno opportunamente istruiti a svolgere la loro funzione di supervisione specificando che:

- Il pilota responsabile (PIC) sarà il socio/pilota ai comandi;
- La loro funzione sarà di supervisione e sicurezza e dovranno per quanto possibile non intervenire nella condotta del volo a meno che la sicurezza non sia compromessa;
- Se valuteranno che il socio/pilota dimostri delle carenze marcate nella condotta del aeromobile e/o del volo riporteranno immediatamente la situazione al HT della DTO o al CFI volo a motore o al FI volo a motore presente in campo.

2.2 Passaggi macchina

Il passaggio macchina DEVE essere effettuato obbligatoriamente con un istruttore ((FI(A) o CRI(A)) che dovrà prima del volo verificare la conoscenza da parte del pilota del manuale di volo, in particolar modo lle procedure normali d'impiego, procedure di emergenza e limitazioni.
L'atttività minima di addestramento in volo sarà a giudizio dell'Istruttore in funzione tra l'altro dell'esperienza pregressa del pilota e dalla complessità dell'aereo. Per passaggi su aerei SEP con necessità di addestramento per differenze (VP, TW, RU, ecc) si rimanda alla vigente normativa.

4 NUOVI SOCI

4.0 Norme generali

Nel caso che un nuovo socio pilota già in possesso di licenza o attestato di volo richieda di volare con gli aeromobili del club il CFI dovrà valutare, in funzione dell'esperienza e dall'allenamento del richiedente, le necessità di addestramento/familiarizzazione in termini di briefing e voli con istruttore. In ogni caso almeno un volo di familiarizzazione dovrà essere effettuato.

Nel caso un privato (pilota non socio) con il proprio aliante richieda di essere trainato dagli aerei dell'Aeroclub di Rieti. un istruttore dovrà valutare in funzione dell'esperienza e dall'allenamento del richiedente la necessità di addestramento/familiarizzazione considerando tra l'altro un brieffing dedicato e/o un volo di verifica in doppio comando.