



MANUALE OPERATIVO



Edizione 26/10/2016

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: 0 Pagina..... 0

MANUALE OPERATIVO

AERoclub SAVONA

ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO

Sede Legale e sede Operativa:
Aeroporto di Villanova d'Albenga
17038 VILLANOVA D'ALBENGA
Tel. +39 0182.582.919; Fax. +39 0182.582.695
info@aeroclubsavona.it

COPIA N. ____

PARTE ORA.ATO.130

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: 0 Pagina..... 1

LISTA DELLE PAGINE EFFETTIVE

Parte	Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	n.	data	n.	data
0	0	1	26/10/16	0	26/10/16
0	1	1	26/10/16	0	26/10/16
0	2	1	26/10/16	0	26/10/16
0	3	1	bianca	0	26/10/16
0	4	1	26/10/16	0	26/10/16
0	5	1	26/10/16	0	26/10/16
0	6	1	26/10/16	0	26/10/16
0	7	1	26/10/16	0	26/10/16
0	8	1	26/10/16	0	26/10/16
0	9	1	26/10/16	0	26/10/16
0	10	1	26/10/16	0	26/10/16
0	11	1	26/10/16	0	26/10/16
0	12	1	26/10/16	0	26/10/16
0	13	1	26/10/16	0	26/10/16
0	14	1	26/10/16	0	26/10/16
0	15	1	26/10/16	0	26/10/16
0	16	1	26/10/16	0	26/10/16
0	17	1	26/10/16	0	26/10/16
0	18	1	26/10/16	0	26/10/16

Parte	Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	n.	data	n.	data
B	0	1	26/10/16	0	26/10/16
B	1	1	26/10/16	0	26/10/16
B	2	1	26/10/16	0	26/10/16
B	3	1	26/10/16	0	26/10/16
B	4	1	26/10/16	0	26/10/16
B	5	1	26/10/16	0	26/10/16
B	6	1	26/10/16	0	26/10/16
B	7	1	26/10/16	0	26/10/16
B	8	1	26/10/16	0	26/10/16

Parte	Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	n.	data	n.	data
C	0	1	26/10/16	0	26/10/16
C	1	1	26/10/16	0	26/10/16
C	2	1	26/10/16	0	26/10/16
C	3	1	26/10/16	0	26/10/16
C	4	1	26/10/16	0	26/10/16
C	5	1	26/10/16	0	26/10/16
C	6	1	26/10/16	0	26/10/16

Parte	Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	n.	data	n.	data
A	0	1	26/10/16	0	26/10/16
A	1	1	26/10/16	0	26/10/16
A	2	1	26/10/16	0	26/10/16
A	3	1	bianca	0	26/10/16
A	4	1	26/10/16	0	26/10/16
A	5	1	26/10/16	0	26/10/16
A	6	1	26/10/16	0	26/10/16
A	7	1	26/10/16	0	26/10/16
A	8	1	26/10/16	0	26/10/16
A	9	1	26/10/16	0	26/10/16
A	10	1	26/10/16	0	26/10/16
A	11	1	26/10/16	0	26/10/16
A	12	1	26/10/16	0	26/10/16
A	13	1	26/10/16	0	26/10/16
A	14	1	26/10/16	0	26/10/16
A	15	1	26/10/16	0	26/10/16
A	16	1	26/10/16	0	26/10/16
A	17	1	26/10/16	0	26/10/16
A	18	1	26/10/16	0	26/10/16
A	19	1	26/10/16	0	26/10/16
A	20	1	26/10/16	0	26/10/16
A	21	1	26/10/16	0	26/10/16
A	22	1	26/10/16	0	26/10/16

Parte	Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	n.	data	n.	data
D	0	1	26/10/16	0	26/10/16
D	1	1	26/10/16	0	26/10/16
D	2	1	26/10/16	0	26/10/16
D	3	1	26/10/16	0	26/10/16
D	4	1	26/10/16	0	26/10/16
D	5	1	26/10/16	0	26/10/16
D	6	1	26/10/16	0	26/10/16



AERoclub SAVONA – Manuale Operativo

Documento:.....AeC. SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione:..... 26/10/2016
Capitolo: 0
Pagina..... 2

PARTE NCO				
Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	data	n.	data
0	1	26/10/16	0	26/10/16
1	1	26/10/16	0	26/10/16
2	1	26/10/16	0	26/10/16
3	1	26/10/16	0	26/10/16
4	1	26/10/16	0	26/10/16
5	1	26/10/16	0	26/10/16
6	1	26/10/16	0	26/10/16
7	1	26/10/16	0	26/10/16
8	1	26/10/16	0	26/10/16
9	1	26/10/16	0	26/10/16
10	1	26/10/16	0	26/10/16
11	1	26/10/16	0	26/10/16
12	1	26/10/16	0	26/10/16
13	1	26/10/16	0	26/10/16
14	1	26/10/16	0	26/10/16
15	1	26/10/16	0	26/10/16
16	1	26/10/16	0	26/10/16
17	1	26/10/16	0	26/10/16
18	1	26/10/16	0	26/10/16

ANNESSO C				
Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	data	n.	n.
1	1	26/10/16	0	26/10/16
2	1	26/10/16	0	26/10/16
3	1	26/10/16	0	26/10/16
4	1	26/10/16	0	26/10/16
5	1	26/10/16	0	26/10/16
6	1	26/10/16	0	26/10/16
7	1	26/10/16	0	26/10/16
8	1	26/10/16	0	26/10/16
9	1	26/10/16	0	26/10/16
10	1	26/10/16	0	26/10/16
11	1	26/10/16	0	26/10/16
12	1	26/10/16	0	26/10/16
13	1	26/10/16	0	26/10/16
14	1	26/10/16	0	26/10/16
15	1	26/10/16	0	26/10/16
16	1	26/10/16	0	26/10/16
17	1	26/10/16	0	26/10/16
18	1	26/10/16	0	26/10/16
19	1	26/10/16	0	26/10/16
20	1	26/10/16	0	26/10/16
21	1	26/10/16	0	26/10/16
22	1	26/10/16	0	26/10/16
23	1	26/10/16	0	26/10/16
24	1	26/10/16	0	26/10/16
25	1	26/10/16	0	26/10/16
26	1	26/10/16	0	26/10/16
27	1	26/10/16	0	26/10/16

ANNESSO A				
Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	data	n.	n.
0	1	26/10/16	0	26/10/16
1	1	26/10/16	0	26/10/16
2	1	26/10/16	0	26/10/16

ANNESSO D				
Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	data	n.	n.
1	1	26/10/16	0	26/10/16
2	1	26/10/16	0	26/10/16
3	1	26/10/16	0	26/10/16

ANNESSO B				
Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	data	n.	n.
0	1	26/10/16	0	26/10/16
1	1	26/10/16	0	26/10/16
2	1	26/10/16	0	26/10/16
3	1	26/10/16	0	26/10/16
4	1	26/10/16	0	26/10/16
5	1	26/10/16	0	26/10/16

ANNESSO E				
Pag.	Edizione		Revisione	
	n.	data	n.	data
1	1	26/10/16	0	26/10/16
2	1	26/10/16	0	26/10/16
3	1	26/10/16	0	26/10/16
4	1	26/10/16	0	26/10/16
5	1	26/10/16	0	26/10/16
6	1	26/10/16	0	26/10/16
7	1	26/10/16	0	26/10/16
8	1	26/10/16	0	26/10/16
9	1	26/10/16	0	26/10/16
10	1	26/10/16	0	26/10/16
11	1	26/10/16	0	26/10/16
12	1	26/10/16	0	26/10/16



AERoclub SAVONA – Manuale Operativo

Documento:.....AeC. SV-OM

Data Revisione...:..... 26/10/2016

Edizione n. 1

Capitolo: 0

Revisione n. 0

Pagina..... 3

PAGINA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 4

INDICE

Lista delle pagine effettive	Pag. 1
Indice	Pag. 4
Dichiarazione di approvazione	Pag. 10
Dichiarazione di conformità	Pag. 11
Lista di distribuzione	Pag. 12
Revisioni del manuale	Pag. 13
a. Revisioni temporanee	Pag. 13
Definizioni e abbreviazioni PART.FCL 010	Pag. 15
a. Definizioni	Pag. 15
b. Abbreviazioni	Pag. 17
PARTE A – GENERALITA’	Pag. A-1
A.1 Elenco e descrizione di tutte le parti del Manuale operativo ORA.ATO.130 – 230(b)	Pag. A-1
A.2 Amministrazione ORA.GEN 200 – ORA.GEN 210 – ORA.ATO 110 – ORA.ATO 210	Pag. A-1
A.2.1 Modifiche all’organizzazione ORA.GEN.130	Pag. A-2
A.2.2 Validità ORA.GEN 135	Pag. A-2
A.2.3 Accesso ORA.GEN 140	Pag. A-3
A.3 Responsabilità e requisiti ORA.GEN 110	Pag. A-3
A.3.1 Direttore generale ORA.ATO.210(a)	Pag. A-3
A.3.2 Responsabile dell’addestramento ORA.ATO 110 (a)(b) AMC1 ORA.ATO 110(b)	Pag. A-3
A.3.3 Istruttori di volo ORA.ATO 110(d)	Pag. A-4
A.3.3.1 Istruttori di volo dell’ Aeroclub Savona	Pag. A-5
A.3.4 Istruttori di teoria ORA.ATO 110(c) AMC1 ORA.ATO110(c)	Pag. A-5
A.3.4.1 Istruttori di teoria dell’ Aeroclub Savona	Pag. A-5
A.3.5 Responsabile SMS	Pag. A-6
A.3.6 Responsabile Controllo Conformità	Pag. A-6
A.3.7a Segreteria scuola.....	Pag. A-6
A.3.7.b Segreteria Aec SV	Pag. A-6
A.3.8 Infrastrutture ORA.GEN 215 – AMC2 ORA.ATO 215	Pag. A-6
A.3.9 Aeroporto ORA. ATO 140	Pag. A-7
A.3.10 Attività sotto contratto ORA.GEN 205 – AMC1 ORA.GEN 210 – GM1 ORA.GEN 210	Pag. A-7
A.4 Disciplina e sanzioni disciplinari	Pag. A-8
A.4.1 Disciplina	Pag. A-8
A.4.2 Provvedimenti disciplinari	Pag. A-8
A.4.3 Consiglio di disciplina	Pag. A-8
A.5 Approvazione o autorizzazioni del volo	Pag. A-9
A.6 Programma di volo giornaliero	Pag. A-9
A.6.1 Restrizioni sul numero dei velivoli in condizioni meteo ridotte	Pag. A-10
A.7 Comando dell’aeromobile	Pag. A-10
A.8 Responsabilità del PIC	Pag. A-10
A.9 Trasporto passeggeri	Pag. A-11
A.10 Documenti dell’aeromobile, manuali e informazioni obbligatorie a bordo NCO.GEN.135	Pag. A-11
A.11 Conservazione dei documenti ORA.GEN 220-ORA.ATO 120 – AMC1 ORA.GEN.220(b)	Pag. A-12
A.12 Rapporti di qualificazione del personale (Licenze ed abilitazioni).....	Pag. A-12
A.13 Riconvalida certificati medici e abilitazioni	Pag. A-13
A.13.1 Validità – Rinnovo - Reintegro del certificato medico MED.A.45	Pag. A-13
A.13.2 Validità – Rinnovo - Reintegro delle abilitazioni	Pag. A-13
A.13.3 Validità – Rinnovo della conoscenza della lingua inglese	Pag. A-14
A.14 Limitazioni dei tempi massimi di servizio e di volo degli istruttori di volo	Pag. A-14

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 5

A.15	Limitazioni dei tempi massimi di servizio e di volo degli allievi.....	Pag. A-14
A.16	Periodo di riposo istruttori di volo	Pag. A-15
A.17	Periodo di riposo allievi	Pag. A-15
A.18	Libretto di volo del pilota AMC1 FCL.050	Pag. A-15
A.19	Pianificazione del volo	Pag. A-15
A.19.1	Volo da solista	Pag. A-16
A.20	Sicurezza – Generalità -	Pag. A-17
A.20.1	Infortuni sul lavoro	Pag. A-17
A.20.2	Accesso alle strutture	Pag. A-17
A.20.3	Attrezzature	Pag. A-17
A.20.4	Ascolto radio , pericoli	Pag. A-17
A.20.5	Uso del giubbotto catarifrangente	Pag. A-18
A.20.6	Incidenti, Inconvenienti, inconvenienti gravi	Pag. A-18
A.20.6.1	Definizioni	Pag. A-18
	a. Incidente	Pag. A-18
	b. Inconveniente	Pag. A-18
	c. Inconveniente grave	Pag. A-18
	d. Esempi di inconvenienti gravi	Pag. A-18
A.20.6.2	Rapporti di incidente e inconveniente	Pag. A-19
A.20.6.3	Rapporto volontario di Sicurezza volo	Pag. A-20
A.21	Pilota di sicurezza	Pag. A-20
A.22	Aeroporti utilizzati	Pag. A-20
A.23	Ausili didattici	Pag. A-21
A.24	Uso degli ausili didattici e delle attrezzature	Pag. A-21
A.25	Notizie riservate	Pag. A-21

PARTE B – TECNICA	Pag. B-1
B.1 Generalità	Pag. B-1
B.2 Note descrittive degli aeromobili ORA.ATO 135	Pag. B-2
a. Caratteristiche dei velivoli	Pag. B-2
b. Uso dei velivoli da parte di terzi	Pag. B-2
B.3 Gestione degli aeromobili.....	Pag. B-2
B.3.1 Liste di controllo	Pag. B-2
a. Uso delle check list	Pag. B-3
B.3.2 Limitazioni	Pag. B-3
B.3.3 Registri di manutenzione e tecnici	Pag. B-3
a. Registri di manutenzione	Pag. B-3
b. Quaderno Tecnico	Pag. B-3
B.3.4 Procedure di emergenza	Pag. B-4
B.4 Radio e radio aiuti alla radio navigazione	Pag. B-4
B.4.1 Avaria radio	Pag. B-4
B.5 Difetti differiti	Pag. B-5
B.6 Attrezzature di emergenza	Pag. B-5
B.7 Manovre del velivolo	Pag. B-5
1. Norme generali durante le manovre degli aeromobili	Pag. B-5
2. Decollo e atterraggio	Pag. B-5
3. Uso del motore in emergenza simulata	Pag. B-6
4. Manovre critiche	Pag. B-6
5. Uso degli interruttori automatici di sicurezza (Circuit Breaker)	Pag. B-6
6. Istruttore che riprende il controllo del velivolo in situazione critica .	Pag. B-6
7. Verifica della quantità di carburante nei serbatoi	Pag. B-6

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 6

8. Rifornimento	Pag. B-6
9. Controllo del carburante durante il volo	Pag. B-7
10. Uso dell'aria calda al carburatore	Pag. B-7

PARTE C – ROTTA - Pag. C-1

C.1 Prestazioni	Pag. C-1
C.2 Pianificazione dei voli	Pag. C-1
C.2.1 Carburante	Pag. C-1
a. Carburante per il rullaggio.....	Pag. C-1
b. Carburante per il viaggio (Trip)	Pag. C-1
c. Riserva totale	Pag. C-2
d. Olio	Pag. C-2
C.2.2 Altitudine minima di sicurezza	Pag. C-2
C.2.3 Equipaggiamenti per la navigazione	Pag. C-2
C.3 Caricamento	Pag. C-2
C.4 Minime meteo voli a D.C.	Pag. C-3
a. Limiti di vento	Pag. C-3
b. Turbolenza	Pag. C-3
c. Formazione di ghiaccio	Pag. C-3
d. Volo VFR	Pag. C-3
C.5 Minime meteo voli a S.P.	Pag. C-3
a. Durante il volo da solista	Pag. C-3
C.6 Rotte e aree di addestramento	Pag. C-4
a. Rotte di addestramento	Pag. C-4
b. Aree di addestramento per voli locali	Pag. C-4
c. Aeroporti utilizzati	Pag. C-5
Bianca	Pag. C-6

PARTE D – ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE Pag. D-1

D.1 Personale responsabile per lo standard e la competenza del personale di volo	Pag. D-1
D.2 Selezione istruttori	Pag. D-1
a. Selezione degli istruttori di teoria	Pag. D-1
b. Selezione degli istruttori di volo	Pag. D-1
D.3 Addestramento iniziale	Pag. D-1
a. Addestramento iniziale per gli istruttori di teoria -.....	Pag. D-1
b. Addestramento iniziale di un istruttore di volo	Pag. D-2
c. Restrizioni per un istruttore di volo	Pag. D-2
D.4 Addestramento ricorrente	Pag. D-2
a. Corsi di aggiornamento per gli istruttori di teoria	Pag. D-2
b. Corsi di aggiornamento per gli istruttori di volo	Pag. D-3
D.5 Addestramento di standardizzazione	Pag. D-3
a. Standardizzazione degli istruttori di teoria	Pag. D-3
b. Standardizzazione degli istruttori di volo	Pag. D-4
c. Deontologia professionale	Pag. D-4
d. Rapporto con gli studenti	Pag. D-4
e. Sicurezza del volo	Pag. D-4
f. Condotta standard di una missione di volo	Pag. D-5
D.6 Controlli di professionalita'	Pag. D-5
D.7 Aggiornamento dell'addestramento	Pag. D-5
D.8 Norme di valutazione del personale	Pag. D-5

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 7

PARTE NCO

DEFINIZIONI

Pag. 2

CAPO A: PRESCRIZIONI GENERALI

A1	Autorità competente	NCO.GEN.100	Pag. 7
A2a	Voli introduttivi	NCO.GEN.103	Pag. 7
A2b	Voli in compartecipazione finanziaria		Pag. 7
A2c	Voli dimostrativi e di competizione		Pag. 7
A3	Responsabilità e autorità del pilota in comando	NCO.GEN.105 – GM1 NCO.GEN.105	Pag. 7
A4	Conformità a leggi, regolamenti e procedure	NCO.GEN.110	Pag. 8
A5	Rullaggio	NCO.GEN.115 – GM1 NCO.GEN.115(b)(4)	Pag. 8
A6	Dispositivi elettronici portatili	NCO.GEN.125 GM1 NCO.GEN.125	Pag. 9
A7	Equipaggiamenti di emergenza e di sopravvivenza	NCO.GEN.130 GM1 NCO.GEN.130	Pag. 9
A8	Documenti, manuali e informazioni obbligatorie a bordo	NCO.GEN.135 GM1 NCO.GEN.135	Pag. 9
A9	Trasporto merci pericolose	NCO.GEN.140	Pag. 10
A10	Risposta ad un problema di sicurezza	NCO.GEN.145	Pag. 10
A11	Giornale di rotta	NCO.GEN.150	Pag. 10
A12	Lista degli equipaggiamenti minimi	NCO.GEN.155	Pag. 10

CAPO B: PROCEDURE OPERATIVE

B1	Uso di aerodromi e siti operativi	NCO.OP.100	Pag. 11
B2	Specifiche degli aerodromi isolati	NCO.OP.105	Pag. 11
B3	Minimi operativi di aerodromo	NCO.OP.110	Pag. 11
B4	Minimi operativi di aerodromo - Operazioni NPA,APV,CATI	NCO.OP.111	Pag. 12
B5	Procedure di partenza e di avvicinamento	NCO.OP.115	Pag. 12
B6	Procedure antirumore	NCO.OP.120	Pag. 12
B7	Rifornimento di combustibili e lubrificante	NCO.OP.125	Pag. 12
B8	Informazione ai passeggeri	NCO.OP.130 AMC1 NCO.OP.130	Pag. 13
B9	Preparazione del volo	NCO.OP.135	Pag. 13
B10	Aeroporti di destinazione alternati	NCO.OP.140	Pag. 13
B11	Rifornimento di combustibile con passeggeri a bordo	NCO.OP.145	Pag. 13
B12	Trasporto passeggeri	NCO.OP.150	Pag. 13
B13	Autorizzazione a fumare a bordo	NCO.OP.155	Pag. 13
B14	Condizioni meteorologiche	NCO.OP.160	Pag. 13
B15	Ghiaccio e altri depositi contaminanti – Procedure a terra	NCO.OP.165	Pag. 13
B16	Ghiaccio e altri depositi contaminanti – Procedure in volo	NCO.OP.170	Pag. 14
B17	Condizioni per il decollo	NCO.OP.175	Pag. 14
B18	Simulazione di situazioni anormali in volo	NCO.OP.180	Pag. 14
B19	Gestione del combustibile in volo	NCO.OP.185	Pag. 14
B20	Uso di ossigeno supplementare	NCO.OP.190	Pag. 14
B21	Rilevamento di prossimità al suolo	NCO.OP.195	Pag. 14
B22	Condizioni per l'avvicinamento e l'atterraggio	NCO.OP.205	Pag. 14

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 8

CAPO C: PRESTAZIONI E LIMITAZIONI OPERATIVE

C1	Limitazioni operative	NCO.POL.100	Pag. 15
C2	Pesi	NCO.POL.105	Pag. 15
C3	Prestazioni	NCO.POL.110	Pag. 15

CAPO D: STRUMENTI, DATI ED EQUIPAGGIAMENTI

D1	Strumenti ed equipaggiamenti- Generalità	NCO.IDE.A.100 GM1 NCO.IDE.A.100	Pag. 16
D2	Equipaggiamento minimo per il volo	NCO.IDE.A.105	Pag. 16
D3	Operazioni VFR–Strumenti volo navigazione, equipaggiamenti	NCO.IDE.A.120 AMC1 NCO.IDE.A.120	Pag. 16
D4	Sistema di avviso e rappresentazione del terreno	NCO.IDE.A.130	Pag. 17
D5	Sistema interfonico per i membri di equipaggi di condotta	NCO.IDE.A.135 AMC1 NCO.IDE.A.135	Pag. 17
D6	Posti a sedere, cinture sicurezza, sistemi di vincolo e dispositivi per bambini	NCO.IDE.A.140	Pag. 17
D7	Kit di pronto soccorso	NCO.IDE.A.145 AMC1 NCO.IDE.A.145 AMC2 NCO.IDE.A.145	Pag. 17
D8	Ossigeno – velivoli non pressurizzati	NCO.IDE.A.155 AMC1 NCO.IDE.A.155	Pag. 17
D9	Estintori a mano	NCO.IDE.A.160	Pag. 17
D10	Indicazioni delle zone di penetrazione della fusoliera	NCO.IDE.A.165	Pag. 18
D11	ELT – Trasmettitore localizzatore di emergenza	NCO.IDE.A.170	Pag. 18
D12	Voli sopra l'acqua	NCO.IDE.A.175 AMC1 NCO.IDE.A.175	Pag. 18
D13	Equipaggiamento di sopravvivenza	NCO.IDE.A.180 AMC1 NCO.IDE.A.180	Pag. 18
D14	Apparecchiature radio	NCO.IDE.A.190 NCO.IDE.A.190	Pag. 18
D15	Apparati di navigazione	NCO.IDE.A.195 GM1 NCO.IDE.A.195	Pag. 18
D16	Trasponder	NCO.IDE.A.200 AMC1 NCO.IDE.A.200	Pag. 18

Annesso " A " : Sommario delle revisioni

Annesso " B " : Infrastrutture

Annesso " C " : Lista controlli velivoli–Peso e centraggio–Prestazioni – Piano di volo operativo

Cessna C 172 – Check list normale	Pag. 2
Cessna C 172 – Check list procedure emergenza	Pag. 4
Cessna C 172 – Ispezione pre-volo rinforzata	Pag. 5
Cessna C 172 – Peso e bilanciamento – Prestazioni in decollo e atterraggio	Pag. 6
Cessna C 172 – Piano di volo operativo	Pag. 7
Piper PA 28 – Check list procedure normali	Pag. 8
Piper PA 28 – Check list procedure emergenza	Pag. 10
Piper PA 28 – Ispezione pre-volo rinforzata	Pag. 11
Piper PA 28 - Piano di volo operativo	Pag. 12
Piper PA 28 – Peso e bilanciamento – Prestazioni in decollo e atterraggio	Pag. 13
PS 28 CRUISER – Check list procedure normali	Pag. 14
PS 28 CRUISER– Check list procedure emergenza	Pag. 16
PS 28 CRUISER – Ispezione pre-volo rinforzata	Pag. 18
PS 28 CRUISER - Piano di volo operativo	Pag. 19
PS 28 CRUISER – Peso e bilanciamento – Prestazioni in decollo e atterraggio	Pag. 20

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: 0 Pagina..... 9

Segue: Annesso "C"

Informazioni su procedure e segnali visivi da parte di a/m intercettanti e intercettati	Pag. 21
Quaderno Tecnico	Pag. 22
Libretto di volo	Pag. 23
Programma di volo giornaliero	Pag. 24
Autorizzazioni voli di solista locali e fuori campo	Pag. 25
Rapporto d' incidente	Pag. 26
Addestramento ricorrente degli istruttori	Pag. 27

Annesso " D " : Modulistica amministrativa

Lettera di provvedimento disciplinare	Pag. 1
Cartella personale dell'allievo	Pag. 2
Cartella personale dell'istruttore	Pag. 3

Annesso E : Procedure per la gestione dei corsi

Allegato 1. Scheda personale dell'allievo pilota	Pag. 3
Allegato 2. Comunicazione inizio corso	Pag. 4
Allegato 3. Assenso per minore	Pag. 5
Allegato 4. Istruzioni per la visita medica iniziale	Pag. 6
Allegato 5. Attestazione di ricezione del materiale didattico	Pag. 7
Allegato 6. Dichiarazione	Pag. 8
Allegato 7. Istanza per l'esame teorico	Pag. 9
Allegato 8. Richiesta esaminatore	Pag. 10
Allegato 9 . Istanza per esame pratico	Pag. 11
Allegato 10 . Dichiarazione idoneità per l'esame pratico.....	Pag. 12



AERoclub SAVONA – Manuale Operativo

Documento:.....AeC. SV-OM

Data Revisione..... 26/10/2016

Edizione n. 1

Capitolo: 0

Revisione n. 0

Pagina..... 10

DICHIARAZIONE DI APPROVAZIONE

I sottoscritti certificano che il contenuto di questo Manuale è conforme ai requisiti di :

1. Basic Regulation

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'Aviazione Civile e che istituisce l'Agenzia Europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670 CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CEE e successive modifiche

2. Aircrew Regulation

Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione del 3 novembre 2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'Aviazione Civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio.

3. Amended Aircrew Regulation

Regolamento (UE) n. 290/2012 del 30 marzo 2012, che ha modificato il Regolamento (UE) 1178/2011.

4. Regolamento (UE) 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

5. Regolamento (UE) n. 379/2014 del 7 Aprile 2014, che ha modificato il Regolamento (UE) 965/2012 della commissione e stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) 216/2008 del Parlamento europeo e del consiglio.

6. Regolamento (UE) n. 800/2013 che introduce i requisiti per le operazioni non commerciali e per le organizzazioni di addestramento

Cesare PATRONO

Data 26-10-2016

Firma.....

Mauro G. ZUNINO

Data 26-10-2016

Firma.....

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: 0 Pagina..... 11

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ

Al fine di soddisfare i requisiti della EASA PART ORA, il sottoscritto Mauro ZUNINO, Accountable Manager dell' Aeroclub Savona , dichiara che:

- Il manuale soddisfa tutte le regolamentazioni e i termini e le condizioni richiesti ad una Organizzazione di Addestramento Autorizzata (ATO) nella CR (EU) 290/2012 Part ORA.ATO.130 datata 30.03.2012 e le eccezioni approvate dall' ENAC;
- La struttura del manuale è in accordo con quanto stabilito dalla AMC 1 ORA.ATO.230(b) datata 19.04.2012;
- Il manuale contiene istruzioni operative che devono essere seguite dal personale interessato;
- Le regole e le procedure stabilite dalla regolamentazione dell'ENAC sostituiscono le politiche e le procedure dell'organizzazione di addestramento dove esista una discrepanza;
- Specifici riferimenti sono fatti in questo manuale ad altri manuali e documenti. Le parti di tali manuali e documenti non saranno duplicate in queste pagine per evitare errori dovuti all'inserimento di revisioni,
- Aderirà allo scopo e ai privilegi definiti nei "Termini di Approvazione" allegati al certificato dell'organizzazione; ORA.GEN.125
- Ha l'autorità e assicurerà tutte le risorse umane e finanziarie necessarie per rispettare gli standard di addestramento descritti in questo manuale, di soddisfare ciò che è richiesto dalla regolamentazione vigente;
- Conosce i contenuti del Manuale e che tali contenuti sono stati concordati con il personale dirigente;
- Tutto il personale responsabile delle attività di addestramento è a conoscenza dei contenuti di questo manuale
- Agirà al meglio delle sue capacità per assicurare che le attività addestrative siano condotte in accordo ai principi di cui sopra e per raggiungere un alto livello degli standard e della sicurezza del volo;
- Assicurerà che ogni informazione riservata ottenuta per identificare i motivi che possono portare ad un incidente serva solamente ad una effettiva prevenzione e non sia finalizzata a ricercare e punire errori personali.

I dati personali contenuti nel manuale devono essere usati in accordo a quanto previsto dalla legge.

Non è consentito riprodurre o far riprodurre, anche in parte, il contenuto del manuale senza preventiva autorizzazione .

Mauro G. ZUNINO
Accountable Manager

Aeroclub Savona e della Riviera Ligure
.....
Mauro G. Zunino

Aeroporto Villanova d'Albenga 26/10/2016

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 12

LISTA DI DISTRIBUZIONE

Le copie del Manuale Operativo saranno distribuite dall' HT come riportato nella seguente tabella:

DESTINATARIO	FORMA
ENAC	Cartacea e elettronica
Accountable Manager (A.M)	Elettronica
Responsabile Addestramento (HT)	Cartacea (copia master) (*) e elettronica
Istruttori di volo (FI)	Elettronica
Istruttori di teoria (TKI)	Elettronica
Segreteria	Elettronica
Allievi piloti	Sito Aeroclub Savona
Responsabile Controllo Conformità (CMM)	Elettronica
Responsabile della Sicurezza (RS)	Elettronica
Archivio	Elettronica

Nota (*): una copia cartacea del manuale con le firme dell' HT, Responsabile Controllo Conformità e Rappresentante ENAC viene mantenuta presso l'ufficio dell' HT e considerata Copia Master.

Le copie in formato elettronico sono distribuite ai destinatari dalla Segreteria in file di tipo pdf che, su richiesta, può essere inviato anche via e-mail.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: 0 Pagina..... 13

REVISIONI DEL MANUALE

L' HT è responsabile di accertarsi che le informazioni contenute in questo manuale siano aggiornate, applicando le revisioni quando un nuovo emendamento EASA o una regolazione nazionale viene pubblicato, o un cambiamento è applicato dalla organizzazione di addestramento.

Le revisioni devono essere preparate e pubblicate dall' HT.

Le revisioni che richiedono l'approvazione di ENAC devono essere presentate ad ENAC almeno 30 giorni prima della data di prevista applicazione, o come concordato.

Tutte le revisioni saranno pubblicate:

- Per la Copia Master: su carta, come pagine che sostituiscono le pagine cambiate,
- Per i manuali in forma elettronica: come nuovo file del manuale.

I cambiamenti applicati sono evidenziati con una linea verticale sul lato destro del testo cambiato, o con il simbolo [] scritto dove il testo è stato cancellato.

La pagina che è stata modificata riporterà nell'intestazione i dati della revisione.

La lista delle pagine effettive, il sommario e la Tabella delle revisioni devono essere aggiornati in accordo ai cambiamenti applicati.

TABELLA DELLE REVISIONI

EDIZIONE		REVISIONE		DATA DI APPLICAZIONE	NOTE
n°	DATA	N.	DATA		
1	26/10/2016	----	26/10/2016		

Il sommario di tutte le revisioni applicate con i particolari di ogni cambiamento è riportato in annesso A.

Quando una revisione è applicata al manuale operativo, l'HT deve inviare una e-mail a tutti i destinatari segnalati nella tabella della lista di distribuzione, ed esporre un avviso nel cartellone delle notizie.

L'HT deve mantenere una registrazione delle distribuzioni delle revisioni manuali.

a) Revisioni Temporanee

Se è necessario applicare una revisione al manuale in breve tempo, si può ricorrere ad una revisione temporanea.

La Revisione Temporanea deve essere inviata immediatamente a ENAC, se è necessaria l'autorizzazione/accettazione .

Sarà comunque considerata accettata se nessuna risposta è ricevuta entro 30 (trenta) giorni.

La Revisione Temporanea deve riportare: il cambiamento da applicare, la data di applicazione e la data di scadenza.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: 0 Pagina..... 14

Le Revisioni Temporanee sono pubblicate su carta gialla (per la Master Copy) e con il colore giallo che evidenzia il testo cambiato.

L'inserzione di una revisione temporanea deve essere riportata nella Tabella delle revisioni temporanee".

La revisione rimane attiva fino alla data di scadenza o fino alla pubblicazione di nuova revisione che comprenda tutte le revisioni provvisorie in corso.

TABELLA DELLE REVISIONI TEMPORANEE

REVISIONE TEMPORANEA		DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI SCADENZA	NOTE
n°	DATA			

Il dettaglio del contenuto delle revisioni temporanee applicate al Manuale Operativo è riportato in Annesso "A" : Registro delle revisioni.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: 0 Pagina..... 15

DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI

a) **DEFINIZIONI** PART-FCL.010

Ai fini di questa parte, si applicano le seguenti definizioni:

- «*Velivolo*», aeromobile a motore, con ala fissa, più pesante dell'aria, sorretto in volo dalla reazione dinamica dell'aria a contatto con le sue ali.
- «*Velivolo per il quale è richiesta la presenza di un copilota*», tipo di velivolo per il quale il manuale di volo o il certificato di operatore aereo richiede la presenza di un copilota.
- «*Aeromobile*», macchina il cui sostentamento nell'atmosfera deriva dalla reazione dell'aria, diversa dalla reazione dell'aria contro la superficie della terra.
- «*Abilità di pilotaggio*», l'utilizzo uniforme della capacità di valutazione e della conoscenza, abilità ed atteggiamento per conseguire gli obiettivi di volo.
- «*Dispositivo di addestramento strumentale di base (BITD)*», dispositivo di addestramento di base a terra che riproduce la stazione dell'allievo pilota di una classe di velivoli. Può usare pannelli strumentali a schermo e controlli di volo a molla, fornendo una piattaforma di addestramento quantomeno per gli aspetti procedurali del volo strumentale.
- «*Categoria di aeromobili*», la categorizzazione degli aeromobili secondo le caratteristiche di base specificate: per esempio velivolo, convertiplano, elicottero, dirigibile, aliante, pallone libero.
- «*Classe di velivolo*», la categorizzazione di velivoli a equipaggio singolo che non richiedono un'abilitazione per tipo.
- «*Trasporto aereo commerciale*», il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o mediante noleggio.
- «*Competenza*», una combinazione di abilità, conoscenza e atteggiamento richiesti per eseguire il compito conformemente alle norme prescritte.
- «*Elemento di competenza*», un'azione che costituisce un compito assegnato con una causa scatenante e una fine, che ne definiscono chiaramente i limiti, e un risultato osservabile.
- «*Unità di competenza*», una funzione discreta che consiste in un numero di elementi di competenza.
- «*Copilota*», un pilota, diverso dal pilota in comando, che opera un aeromobile per la cui condotta è richiesto più di un pilota, escludendo però il pilota presente a bordo con la sola finalità di ricevere istruzioni di volo per una licenza o un'abilitazione.
- «*Navigazione*», volo tra un punto di partenza e un punto di arrivo secondo una rotta pianificata utilizzando procedure di navigazione standard.
- «*Tempo di istruzione a doppio comando*», tempo di volo o tempo strumentale al suolo durante il quale una persona riceve istruzione di volo da un istruttore appositamente autorizzato.
- «*Errore*», un'azione o una non-azione da parte dell'equipaggio di volo che porta a scostamenti dalle intenzioni o dalle aspettative organizzative o del volo.
- «*Gestione dell'errore*», il processo per l'identificazione e la reazione agli errori con contromisure atte a ridurre o eliminare le conseguenze degli errori e a mitigare la probabilità di errori o stati dell'aeromobile indesiderati.
- «*Simulatore integrale di volo (FFS)*», una riproduzione completa della cabina di pilotaggio di uno specifico tipo, marca, modello o serie di aeromobile, incluso l'assemblaggio di tutti gli equipaggiamenti e programmi informatici necessari a rappresentare l'aeromobile nelle operazioni al suolo e in volo, un sistema visuale che fornisce la vista fuori dalla cabina di pilotaggio e un sistema di movimenti forzati.
- «*Tempo di volo*»: per velivoli, motoalianti e convertiplani, il tempo totale dal momento in cui l'aeromobile inizia il rullaggio allo scopo di decollare fino all'arresto alla fine del volo.
- «*Tempo di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR)*», tempo totale di volo durante il quale l'aeromobile è operato secondo le regole del volo strumentale.



AERoclub SAVONA – Manuale Operativo

Documento:.....AeC. SV-OM

Data Revisione...:..... 26/10/2016

Edizione n. 1

Capitolo: 0

Revisione n. 0

Pagina..... 16

- «*Dispositivo di addestramento al volo (FTD)*», riproduzione in dimensioni reali degli strumenti, equipaggiamenti, pannelli e controlli di uno specifico tipo di aeromobile, in una postazione di consolle di volo aperta o in una consolle di aeromobile chiusa, che comprende l'assemblaggio degli equipaggiamenti e i programmi informatici necessari per rappresentare l'aeromobile al suolo e durante il volo, secondo i sistemi installati sul dispositivo. Non è richiesta una forza che imprima movimento o un sistema visivo, con l'eccezione del FTD per elicotteri di livello 2 e 3, dove viene richiesto un sistema visivo.
- «*Addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT)*», dispositivo di addestramento che riproduce il quadro comandi o la cabina di pilotaggio, che comprende l'assemblaggio delle attrezzature e i programmi informatici necessari per riprodurre un tipo o una classe di aeromobili in condizioni di volo, in modo che i sistemi funzionino in maniera analoga a quelli dell'aeromobile.
- «*Tempo di volo strumentale*», tempo durante il quale il pilota controlla l'aeromobile con il solo ausilio della strumentazione.
- «*Tempo strumentale su simulatore*», tempo durante il quale il pilota riceve istruzione in condizioni di volo strumentali simulate, su dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD)
- «*Tempo strumentale*», tempo strumentale, in volo o al suolo.
- «*Notte*», il periodo compreso fra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile o altro periodo di tempo compreso tra il tramonto e l'alba, così come previsto dalla pertinente autorità, come definito dallo Stato membro.
- «*Altri dispositivi di addestramento (OTD)*», ausili di addestramento, diversi dai simulatori di volo, dai dispositivi di addestramento al volo o dai dispositivi di addestramento al volo e alle procedure di navigazione, che forniscono sistemi per l'addestramento laddove la cabina di pilotaggio completa non è necessaria allo scopo.
- «*Criteri di prestazioni*», una semplice dichiarazione valutativa riguardante il risultato richiesto dell'elemento di competenza e una descrizione dei criteri utilizzati per giudicare se il livello richiesto di prestazione è stato raggiunto o meno.
- «*Pilota in comando (PIC)*», il pilota designato in comando e responsabile per lo svolgimento sicuro del volo.
- «*Pilota in comando sotto supervisione (PICUS)*», un copilota che svolge, sotto la supervisione del pilota in comando, i compiti e le funzioni del pilota in comando.
- «*Pilota privato*», pilota titolare di una licenza che impedisce di pilotare aeromobili in operazioni per le quali sia prevista remunerazione, con l'eccezione di attività di istruzione o esame, come stabilito in questa parte.
- «*Controlli di professionalità*», dimostrazione di capacità finalizzata al rinnovo o ripristino di abilitazioni, che può comprendere anche un esame teorico se richiesto.
- «*Ripristino*» (per esempio di un'abilitazione o di un certificato), l'azione amministrativa adottata dopo scadenza di un'abilitazione o di un certificato, che ripristina i privilegi dell'abilitazione o del certificato per un successivo e ulteriore periodo determinato, fermo restando il rispetto dei requisiti prescritti.
- «*Rinnovo*» (per esempio di un'abilitazione o di un certificato), l'azione amministrativa adottata all'interno del periodo di validità di un'abilitazione o di un certificato, che consente al titolare di continuare ad esercitare i privilegi dell'abilitazione o del certificato per un successivo e ulteriore periodo determinato, fermo restando il rispetto dei requisiti prescritti.
- «*Tratta*», un volo comprendente il decollo, la partenza, una crociera di almeno 15 minuti e le fasi di arrivo, avvicinamento e atterraggio.
- «*Aeromobile a equipaggio singolo*», un aeromobile certificato per essere pilotato da un pilota.
- «*Test di abilitazione*», dimostrazione di capacità finalizzata al rilascio di una licenza o abilitazione, che può comprendere anche un esame teorico se richiesto.
- «*Tempo di volo come solista*», il tempo di volo durante il quale un allievo pilota è la sola persona a bordo di un aeromobile.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 17

- «*Allievo pilota in comando (SPIC)*», un allievo pilota che esercita le funzioni di pilota in comando durante un volo con un istruttore, il quale si limiterà ad osservare l'allievo pilota e non influenzerà o controllerà il volo dell'aeromobile.
- «*Motoalante (TMG)*», una classe specifica di alianti muniti di motore o propulsore non retrattili, integralmente installati. È capace di decollare e salire di quota con propria potenza, secondo il manuale di volo.
- «*Tipo di aeromobile*», una categorizzazione di aeromobili che necessita di un'abilitazione per tipo così come stabilito dai dati di idoneità operativa di cui alla Part 21 e che include tutti gli aeromobili con le stesse caratteristiche progettuali, incluse tutte le modifiche con l'eccezione di quelle risultanti in un cambiamento del funzionamento o delle caratteristiche di volo.
- «*volo introduttivo*», un volo effettuato dietro compenso o altro titolo oneroso consistente in un viaggio aereo di breve durata, offerto da una organizzazione di addestramento approvata o da una organizzazione creata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, al fine di attirare nuovi tirocinanti o nuovi membri.

b) ABBREVIAZIONI

Ai fini di questo manuale, si applicano le seguenti definizioni:

(A)	Aeroplane - Velivolo
AD	Airworthiness directive – Direttiva di Aeronavigabilità
AFM	Aeroplane Flight Manual – Manuale di volo del velivolo
AIS	Aeronautical information service – Servizio di Informazioni Aeronautiche
AM	Accountable manager – Direttore generale
AMC	Acceptable Means of Compliance – Metodi accettabili
ARA	Authority requirements for aircrew – Requisiti dell'autorità
ATC	Air traffic control – Controllo del traffico aereo
ATO	Approved training organisation – Organizzazione di addestramento approvata
ATPL	Airline transport pilot licence – Licenza Pilota di Linea
CFI	Chief flying instructor – Capo degli Istruttori di volo
CM	Compliance monitoring - Controllo conformità
CPL	Commercial pilot licence – Licenza di Pilota Commerciale
CR	Class Rating – Abilitazione per classe
CRI	Class rating Instructor – Istruttore per classe
CTKI	Chief theoretical knowledge instructor – Capo degli Istruttori di teoria
FI	Flight Instructor – Istruttore di volo
FMS	Flight management system - Sistema di gestione del volo
GM	Guidance Material – Materiale guida
HT	Head of training – Responsabile dell'addestramento
IFR	Instrument flight rules – Regole del volo strumentale
IMC	Instrument meteorological conditions – Condizioni di volo strumentale
IR	Instrument rating – Abilitazione al volo strumentale
MEL	Minimum Equipment List – Lista Equipaggiamento minimo
MLW	Maximum landing weight – Peso Massimo all'atterraggio
MMEL	Master minimum equipment list – Originale lista equipaggiamento minimo
MTOW	Maximum take-off weight – Peso Massimo al decollo
ORA	Organisation requirements for aircrew – Requisiti delle organizzazioni di addestramento
PF	Pilot flying - pilota ai comandi
PIC	Pilot-in-command –pilota responsabile del volo
PICUS	Pilot in command under supervision – Pilota in commando sotto supervisione
POH	Pilot Operating Handbook – manuale delle operazioni di volo di un velivolo

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione...:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: 0
	Revisione n. 0	Pagina..... 18

FE	Flight Examiner – Esaminatore di volo
PPL	Private pilot licence – licenza di pilota privato di velivolo
RCC	Compliance monitoring manager - Responsabile Controllo conformità
RS	Safety manager - Responsabile della Sicurezza
SFI	Simulator Flight instructor – Istruttore di volo su simulatore
SMM	Safety management manual . Manuale della gestione della sicurezza
SOP	Standard operating procedure – Procedure operative standard
SPIC	Student Pilot In Command – Allievo pilota solista
TKI	Theoretical Knowledge Instructor – Istruttore di teoria
VFR	Visual flight rules – Regole per il volo a vista
VMC	Visual meteorological condition – Condizioni per il volo a vista

Aeroclub Savona

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: A
	Revisione n. 0	Pagina : A-1

PART A. GENERALITÀ

Il manuale operativo fornisce le informazioni pertinenti a gruppi specifici di personale, quali le figure responsabili dell'organizzazione, gli istruttori di volo, gli istruttori teorici, il personale addetto alla segreteria e alla manutenzione. Contempla inoltre informazioni generali, tecniche, di rotta e relative all'addestramento del personale. **ORA.ATO.230**

Il manuale fornisce una descrizione dell'organizzazione di addestramento, dei suoi compiti e standard, per permettere al personale di assolvere alle sue funzioni e di fornire indicazioni agli allievi su come soddisfare i requisiti dei corsi autorizzati.

I corsi approvati, come specificato "Nel certificato - Approvazione dei corsi di addestramento" rilasciato da ENAC, sono i seguenti:

- (1) Licenza di pilota su aeromobili Leggeri - LAPL (A)
- (2) Licenza di Pilota Privato su velivoli - PPL(A)
- (3) Rinnovo e ripristino delle abilitazioni per classe su velivolo monomotore singolo-pilota SE SP CR(A)

Il contenuto dei corsi è riportato nei relativi Manuali di Addestramento.

A.1 ELENCO E DESCRIZIONE DI TUTTE LE PARTI DEL MANUALE OPERATIVO **ORA.ATO.130- 230(b)**

Il Manuale Operativo è suddiviso nelle seguenti quattro Parti:

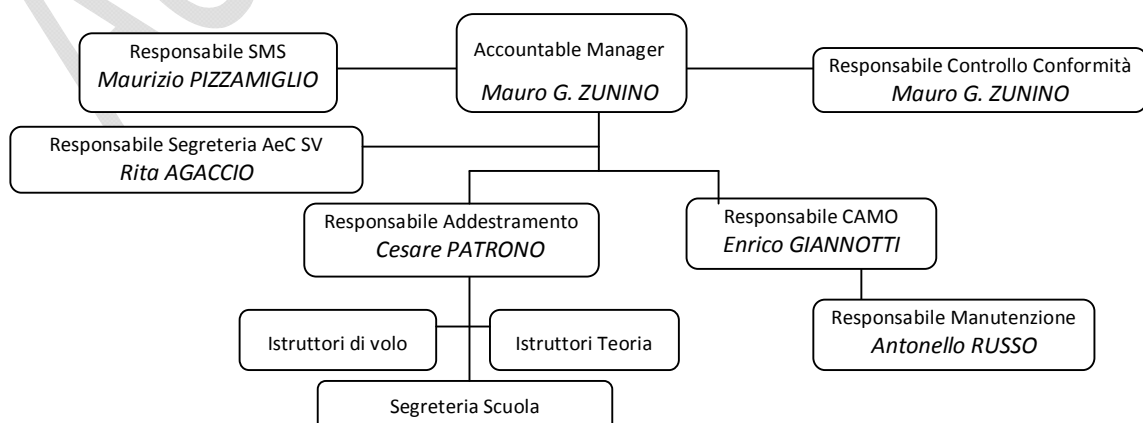
- **Parte A: Generalità** - comprende tutte le politiche operative, le istruzioni e le procedure necessarie per condurre le operazioni in sicurezza.
- **Parte B: Tecnico** - contiene tutte le istruzioni e procedure relative ai velivoli, tenendo in considerazione le differenze fra i tipi, le varianti o i velivoli specifici in uso all'Aero Club di Savona.
- **Parte C: Rotta** - contiene tutte le istruzioni ed informazioni necessarie per effettuare l'attività di addestramento nella area di operazioni stabilita.
- **Parte D: Addestramento del personale** - contiene le istruzioni per il personale per mantenere valide le necessarie abilitazioni e qualifiche, e per assicurare il livello di standardizzazione richiesto.
- **Parte NCO** - riguarda le operazioni di volo non commerciali con aeromobili a motore non complesso.

e i seguenti annessi:

- **Annesso A:** Sommario delle revisioni.
- **Annesso B:** Infrastrutture.
- **Annesso C:** Modulistica operativa.
- **Annesso D:** Modulistica amministrativa
- **Annesso E:** Procedura per la gestione dei corsi

A.2 AMMINISTRAZIONE **ORA.GEN.200 –ORA.GEN210 – ORA.ATO.110 – ORA.ATO.210**

Le funzioni e i nominativi del personale sono indicati nel seguente organigramma che segnala le linee di responsabilità fra le persone citate.



	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-2

A.2.1 Modifiche all'organizzazione ORA.GEN.130

Ogni modifica interessante:

- (a). Il campo di applicazione del certificato o le condizioni di approvazione; o
- (b). Ogni elemento del sistema di gestione ,
richiede la preventiva approvazione dall'ENAC.
- (c). Per tutte le modifiche che richiedono la preventiva approvazione, l'Aero Club di Savona ne farà preventiva richiesta per ottenere l'approvazione di ENAC. La domanda deve essere presentata prima che il cambiamento sia applicato, per permettere all'autorità competente di determinare la conformità continua con la regolazione (EC 216/2008) e le sue regole implementari e di emendare, se necessario, il certificato di organizzazione ed i relativi termini di approvazione ivi riportati.

Il Direttore Generale (AM) in coordinamento con il responsabile dell'addestramento (HT) firmerà la documentazione necessaria all'autorità.

Il cambio sarà applicato solo dopo aver ricevuto una approvazione formale da parte di ENAC.

L'organizzazione dovrà operare in accordo alle condizioni prescritte dalla competente autorità per tale cambiamento.

(a). Tipici esempi di cambiamenti che possono influenzare il certificato dei termini di approvazione sono i seguenti: **GM1 ORA.GEN.130(a)**

- Il nominativo dell'organizzazione di addestramento;
- La sede legale dell'organizzazione di addestramento;
- Lo scopo delle attività dell'organizzazione di addestramento;
- Basi aggiuntive dell'organizzazione di addestramento;
- Il Direttore Generale (Accountable Manager);
- I dirigenti responsabili e il responsabile del Controllo Conformità;
- La documentazione richiesta da questa Parte del Manuale, la policy di sicurezza e le procedure;
- Le infrastrutture.

(b). I cambiamenti che non richiedono la preventiva approvazione devono comunque essere comunicati a ENAC e saranno applicabili dopo la accettazione di ENAC o dopo 30 giorni dalla data ufficiale di ricezione della richiesta da parte di ENAC. **AMC1 ORA.GEN.130**

(c). Nel caso di un cambiamento di un dirigente, l'Aero Club di Savona informerà l'autorità competente almeno 10 giorni prima della data del cambiamento proposto. **AMC1 ORA.GEN.130**

(d). I cambiamenti imprevisti devono essere comunicati quanto prima, per permettere all'autorità competente di determinare la continuazione alla conformità ai requisiti applicabili e di emendare, se necessario, il certificato di organizzazione ed i relativi termini di approvazione. **AMC1 ORA.GEN.130**

A.2.2 Validità ORA.GEN.135

(a) Il certificato dell'organizzazione rimane valido se:

- (1) L'organizzazione mantiene la conformità ai requisiti relativi della regolazione (EC) no 216/2008 e delle relative regole.
- (2) Alla autorità competente sia garantito l'accesso come definito nella ORA.GEN.140 al fine di controllare il continuo soddisfacimento dei pertinenti requisiti della Regulation (EC) No 216/2008 e le sue regole implementari;
- (3) La certificazione non sia stata ceduta o revocata.

(b) A seguito di cessione o revoca della certificazione, il certificato dovrà essere rinviato senza ritardi all'ENAC.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-3

A.2.3 Accesso ^{ORA.GEN.140}

Allo scopo di determinare la conformità con i requisiti pertinenti della regolazione (EC) no 216/2008 e le sue regole implementari, l'Aero Club di Savona garantisce l'accesso a qualsiasi infrastruttura, velivolo, documento, archivio, dati, procedure o qualunque altro materiale relativo alla attività conforme alla certificazione, sia che sia sotto contratto o non, a tutte le persone autorizzate .

A.3 RESPONSABILITA' E REQUISITI ^{ORA.ATO.110}

Le responsabilità dei manager dell'organizzazione di addestramento e del personale di segreteria indicati nell'organigramma riportato al paragrafo A.2, sono specificate nei successivi sotto paragrafi.

A.3.1 Direttore Generale (A.M) ^{ORA.ATO.210(a)}

Il Direttore Generale è il Presidente dell'Aeroclub. Assicura che tutte le attività possano essere finanziate ed effettuate in conformità con i requisiti applicabili.

Ha la responsabilità di:

- (1) Assicurare che l'organizzazione di addestramento abbia tutti i mezzi necessari per gestire le attività previste. Questi mezzi comprendono: infrastrutture, personale, equipaggiamenti, attrezzi e materiale, documentazione dei lavori, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti ed archiviazione;
- (2) Implementare e mantenere un sistema di gestione per quanto riguarda la sicurezza e lo standard di addestramento e tendere al continuo miglioramento del sistema;
- (3) Stabilire gli accordi con altre organizzazioni, se necessario, per assicurare la conformità continua ai requisiti.
- (4) Stabilire ed effettuare un sistema di gestione efficace,
- (5) Nominare il Responsabile dell'Addestramento, il Responsabile della sicurezza .
- (6) Assicurare che l'organizzazione abbia un sufficiente numero di personale qualificato per i compiti e le attività da effettuare in conformità con i requisiti applicabili.
- (7) Tenersi informato sulle regole e le procedure attinenti le sue funzioni.

A.3.2 Responsabile dell'Addestramento (HT) ^{ORA.ATO.110(a)(b) AMC1.ORA.ATO.110(b)}

L'HT deve avere una vasta esperienza come istruttore nelle aree rilevanti per l'addestramento fornito dall'organizzazione e deve possedere una buona capacità di gestione.

Ha la responsabilità di:

- (1) Assicurare che l'addestramento sia conforme alla Parte-FCL,
- (2) Mantenere aggiornati i manuali applicando i cambiamenti richiesti e richiedendo la loro autorizzazione/accettazione a ENAC.
- (3) Accertarsi che tutto il personale coinvolto nell'addestramento possieda le qualificazioni richieste per effettuare l'attività di addestramento assegnata,
- (4) Preparare la programmazione dei corsi teorici e dei Long Briefing.
- (5) Sorvegliare l'esecuzione dei corsi teorici secondo i manuali di addestramento ,
- (6) Assicurare la standardizzazione della l'istruzione teorica come richiesto dalla Parte FCL e stabilita nel Manuale Operativo e nei manuali di Addestramento
- (7) Assicurare una soddisfacente integrazione tra l'addestramento di volo e l'istruzione teorica,
- (8) Coordinare con gli istruttori di teoria la preparazione ed il controllo dei test intermedi e della prova teorica pre-esame,
- (9) Supervisionare l'attività degli istruttori teorici e gli istruttori di volo.
- (10) Preparare il programma di volo giornaliero,
- (11) Controllare le attività quotidiane così come le attività di programmazione,
- (12) Supervisionare il progresso degli allievi,
- (13) Accertarsi che tutte le operazioni di volo siano condotte in un modo sicuro ed efficace e conforme alle regole di ENAC e le procedure dell' Organizzazione,

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-4

- (14) Controllare e assicurare che non vengano superati i limiti di impiego sia per istruttori che allievi.
- (15) Assicurare che le procedure relative agli incidenti siano seguite correttamente
- (16) Assicurare la standardizzazione dell'istruzione di volo conformemente alla regolamentazione ENAC e alle politiche dell'Aero Club di Savona .
- (17) Coordinare con il servizio tecnico la manutenzione dei velivoli per assicurare la navigabilità richiesta,
- (18) Segnalare all'autorità qualsiasi incidente grave,
- (19) Assicurare che i previsti rapporti di addestramento siano archiviati e mantenuti per almeno 3 anni.

A.3.3 Istruttori di volo (FI) ORA.ATO,110(d)

Gli istruttori di volo devono essere in possesso dei requisiti richiesti dalla parte FCL per il tipo di addestramento che sono chiamati a fornire.

L'istruttore di volo deve controllare prima del volo che gli aeromobili sono dotati di tutti gli apparati per la navigazione, la comunicazione e altri sistemi necessari per il volo previsto, tenuto conto dei regolamenti e delle regole dell'aria applicabili al traffico aereo durante ogni fase del volo.

E' anche responsabilità dell'istruttore di volo:

- (1) Garantire che tutte le operazioni di volo siano condotte in modo sicuro ed efficace e nel rispetto della normativa ENAC e secondo le procedure dell'organizzazione,
- (2) Richiedere giornalmente all'AFIS di Albenga, prima dell'inizio dell'attività di volo, le condizioni meteorologiche, i NOTAM relativi all'Aeroporto di Albenga e degli alternati ed esporli sul tabellone della sala briefing.
- (3) Verificare la disponibilità di moduli del " Piano di volo operativo" " Peso e Centraggio" , riportati all'annesso "C" . Modulistica operativa.
- (4) Prendere visione del programma dell'attività di volo giornaliera e rispettarlo; ogni variazione va autorizzata dall'HT. (*annesso C*)
- (5) Verificare gli statini di volo dello studente per controllarne la situazione didattica,
- (6) Presentare e discutere con gli studenti la missione di addestramento da eseguire,
- (7) Verificare il " Piano di volo operativo" ed il " Peso e Centraggio" , compilati dall'allievo.
- (8) Effettuare l'ispezione giornaliera come indicato nella check-list e firmare il QT, (*annesso C*)
- (9) Sviluppare le lezioni di volo in base al programma e lo standard stabilito,
- (10) Agire in modo adeguato durante il volo di addestramento, evitando di agire frettolosamente o al di fuori delle manovre previste dal programma,
- (11) Autorizzare e Supervisionare i voli da solista degli allievi.
Va preventivamente compilato e firmato l' " Autorizzazione volo a solo pilota" (annesso C) da conservare nella "Cartella personale dell'allievo".
Per voli di navigazione a solo pilota controllare che l'allievo porti con sé " l'attestazione idoneità dell'allievo per voli a solo pilota" (annesso C).
- (12) Compilare (o far compilare dall'allievo) le parti pertinenti del Quaderno Tecnico,
- (13) Effettuare il de-briefing post volo
- (14) Aggiornare nella " Cartella personale dell'allievo " alla sezione " Documenti delle attività pratiche" il "sommario della attività di volo" dell'allievo e compilare lo "statino" della missione di volo effettuata. L'allievo appone la sua firma su entrambi i documenti.

Nel caso di emergenze in volo che richiedano un intervento immediato, l'FI può deviare da qualsiasi regola prevista nel Manuale Operativo nella misura necessaria per rispondere a tale emergenza.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-5

A.3.3.1 Istruttori di volo dell' Aeroclub Savona

N.	Nome	Licenza		Corsi	Tempo pieno/totale
1	Leopoldo POLLASTRI	IT.FCL.1746	FI	LAPL(A) - PPL(A)	Parziale
2	Francesco TOSCANO	GBR.FCL-AT.446833C.A	FI	LAPL(A) - PPL(A)	Tempo pieno
3	Stefano RINALDELLI	IT.FCL. 4918	FI	LAPL(A) - PPL(A)	Parziale

A.3.4 Istruttori di teoria (TKI) ORA.ATO. 110(c) –AMC1 ORA.ATO.110(c)

Gli Istruttori di teoria devono:

- avere una conoscenza pratica nei settori pertinenti all'addestramento erogato, e
- aver seguito un corso di addestramento in tecniche di istruzione; o
- avere una precedente esperienza nel fornire istruzione teorica e un background teorico adeguato nella materia in cui forniranno istruzione teorica.
- dimostrare, prima della loro nomina, la competenza dando una lezione di prova sulla base del materiale che hanno preparato per gli allievi

Un istruttore teorico ha la responsabilità di:

- (1) Organizzare e proporre all'HT il programma relativo alla materia da insegnare e di assicurare che è conforme alle normative della parte FCL , al Manuale Operativo e di Addestramento ,
- (2) Formare gli studenti secondo il Manuale operazioni e manuali di addestramento,
- (3) Eseguire e controllare in collaborazione con l'HT i risultati dei test intermedi al fine di verificare lo stato di avanzamento degli studenti,
- (4) Mantenere il livello di standardizzazione richiesto nell'addestramento teorico.
- (5) Registrare sul " Registro delle Lezioni " i nominativi dei partecipanti alla lezione, aggiornare il " Sommario della partecipazione dell'allievo alle lezioni teoriche.

Gli allievi apporranno la loro firma su entrambi i documenti.

A.3.4.1 Istruttori di teoria dell' Aeroclub Savona

N.	Nominativo	Materia di insegnamento	Corsi	Tempo pieno/parziale
1	Cesare PATRONO	Corso macchina PS 28 Cruiser Regolamentazione aeronautica	LAPL/PPL	Parziale
2	Maurizio PIZZAMIGLO Alessio FIORINA	Principi del volo Procedure operative Prestazioni e pianificazioni	LAPL/PPL	Parziale
3	Francesco TOSCANO	Navigazione Comunicazioni	LAPL/PPL	Tempo pieno
4	Andrea JERI	Nozioni generali aeromobili	LAPL/PPL	Parziale
5	Alberto LUCIO	Prestazioni umane	LAPL/PPL	Parziale
6	Alessandro CAMPELLO	Meteorologia	LAPL/PPL	Parziale

A.3.5 Responsabile del SMS

Il RS è responsabile del coordinamento del sistema della sicurezza.

Le funzioni e le responsabilità del RS sono specificate in dettaglio nel Manuale di Gestione della Sicurezza.

Il RS comunica direttamente al Direttore Generale (AM) tutte le informazioni relative alla sicurezza dell'Addestramento per consentire un processo decisionale basato su dati aggiornati.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-6

A.3.6 Responsabile Controllo Conformità (RCC)

Il ruolo del Responsabile Controllo Conformità è quello di monitorare le attività dell'organizzazione di addestramento al fine di garantire che avvengano nel rispetto delle normative applicabili ed ad ogni requisito supplementare stabilito, e che tali attività siano svolte correttamente sotto la supervisione del responsabile dell'area.

Il Direttore Generale (AM) ricopre anche la funzione di Responsabile Controllo Conformità .

Le responsabilità dell'RCC sono specificate in dettaglio nel Manuale di Monitoraggio della Conformità.

A.3.7a Segreteria scuola

La Segreteria ATO ha il compito di:

- preparare le cartelle personali degli istruttori e degli allievi piloti
- preparare il registro delle lezioni teoriche
- registrare e memorizzare elettronicamente tutti i documenti relativi agli allievi piloti ed all'attività teorica e pratica
- controllare e registrare tutta la documentazione degli studenti come specificato nella "Procedura per la gestione di un corso di addestramento, come riportato all'Annesso "E".

La Segreteria dovrà conservare la documentazione in forma cartacea e registrarla in formato elettronico, come specificato nei manuali.

A.3.7b Segreteria AeC SV

La segreteria ha il compito di ricevere e registrare le prenotazioni dei voli richiesti dagli studenti e coordinare il programma giornaliero di volo con il Responsabile dell'Addestramento, o suo delegato.

A.3.8 Infrastrutture ORA.GEN.215 – AMC2 ORA.ATO.215

L' Aero Club Savona è posizionato sull'aeroporto di Villanova d'Albenga.

L'organizzazione dispone di strutture atte a consentire l'espletamento e la gestione di tutti i compiti e le attività pianificate in conformità ai requisiti applicabili.

Le infrastrutture dell'Aero Club Savona comprendono:

- (1) Un ufficio operativo/segreteria;
- (2) Una classe per un totale di 20 studenti,
- (3) Una stanza per la pianificazione dei voli,
- (4) Salone arredato per istruttori e studenti,
- (5) Stanze per i briefing di volo,
- (6) Stanza per consentire agli istruttori di volo di scrivere i rapporti sugli studenti, completare i rapporti e la rimanente documentazione pertinente,
- (7) Un'area di parcheggio per gli aeromobili,
- (8) Due hangars per il ricovero dei velivoli.

Le caratteristiche delle stanze sono:

- (1) l'Ufficio Operazioni ha i mezzi per controllare le operazioni di volo;
 - Radio Ricetrasmittente T/B/T, autorizzata da Ministero Sviluppo Economico,
 - Radio Ricetrasmittente per collegamenti con TWR, Rampa Società di Gestione Aeroportuale
- (2) l'aula per la pianificazione dei voli ha le seguenti attrezzature:
 - Mappe e carte geografiche aggiornate che coprono le aree e le rotte di addestramento;
 - Informazioni di traffico aereo aeronautiche (AIS) aggiornate;
 - Informazioni meteorologiche correnti;

Le infrastrutture dell' Aeroclub Savona sono indicate nell'Annesso " B" a questo manuale.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-7

A.3.9 Aeroporto ORA.ATO.140

L'Aeroclub Savona opera all'interno dell'aeroporto di Villanova d'Albenga dove sono assicurati tutti i servizi idonei per l'adempimento delle attività della scuola (servizio anti-incendio, servizio sanitario, polizia, dogana, Servizio ATS).

- Servizio ATS, assicurato dall'AFIS dell'ENAV
- Servizio antincendio, assicurato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
- Servizio di Polizia di frontiera assicurato da Carabinieri della Stazione di Villanova d'Albenga
- Servizio di dogana assicurato dalla Dogana di Savona - Sezione Operativa di Villanova d'Albenga
- Servizio sanitario assicurato dal 118 Savona (su chiamata) – Servizio Emergenze
- Servizio di rampa e rifornimenti AVGAS 100 assicurati dall'AVA, Società di Gestione Aeroportuale

L'aeroporto di Villanova d'Albenga è dotato delle seguenti radioassistenze:

- Comunicazioni T/B/T – frequenza 123.85
- VOR/DME – frequenza 116.95
- Localizzatore - frequenza 108.90
- NDB – frequenza 420.

L'Aeroclub di Savona dispone di una propria frequenza T/B/T (123.00), autorizzata dal Ministero dello Sviluppo economico,

L'accesso agli hangar e all'area di parcheggio velivoli dell'Aero Club di Savona avviene attraverso il varco doganale esistente nell'aerostazione dell'Aeroporto di Villanova d'Albenga.

Gli uffici, l'aula e la segreteria sono all'esterno dell'area doganale, quindi con entrata libera.

Al momento l' Aeroclub Savona non dispone di ulteriori basi secondarie.

A.3.10 Attività sotto contratto ORA.GEN.205 – AMC1 ORA.GEN.210 – GM1 ORA.GEN.210

L' Aeroclub Savona non ha attività esterne date in appalto, dispone autonomamente di:

- CAMO IT.MG.1055 per la gestione dei propri velivoli
- Impresa di Manutenzione IT.MF.0020 con le qualifiche richieste per la manutenzione ordinaria dei propri velivoli.

La vicinanza della manutenzione permette un costante scambio di informazioni fra l'ufficio operativo e chi controlla la navigabilità degli aeroplani (Responsabile CAMO) che interagisce con l'HT per la gestione operativa dei velivoli e con il Responsabile della manutenzione dei velivoli.

In caso di futuri contratti con altre organizzazioni che includono tutte o parte delle attività all'interno dello scopo di approvazione dell' Aeroclub Savona:

- L' Aeroclub Savona si accerta che l'organizzazione contrattata sia certificata
- L' Aeroclub Savona si accerta che il servizio contrattato risponda ai requisiti applicabili

L' Aeroclub Savona verificherà che l'Autorità competente abbia accesso all'organizzazione contrattata per determinare la continua conformità ai requisiti applicabili.

Indipendentemente dallo stato di approvazione dell'organizzazione contrattata, l'Aeroclub Savona è responsabile di accertare che tutte le attività contrattate siano soggette all'identificazione dei pericoli e alla gestione dei rischi come richiesto dalla ORA.GEN.200 (a)(3) e al controllo di conformità come richiesto dalla ORA.GEN.200 (a)(6).

A.4 DISCIPLINA E SANZIONI DISCIPLINARI

A.4.1 Disciplina

Norme disciplinari di carattere generale

- Gli studenti che frequentano un corso di addestramento presso l'Aeroclub devono rispettare tutte le regole fissate dal Responsabile dell'Addestramento.
- I corsi di istruzione teorica devono essere frequentati dagli studenti per almeno il 75 % delle lezioni previste;

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-8

- (3) I partecipanti ai corsi teorici devono firmare il registro delle lezioni quando partecipano ad una lezione;
- (4) Gli orari delle lezioni devono essere rigorosamente rispettati;
- (5) Non è permesso fumare in classe;
- (6) Lo studente deve rispettare le regole di sicurezza sia a terra che in volo;
- (7) Se gli studenti non possono frequentare le lezioni di volo, devono informare la segreteria al più presto possibile, al fine di riprogrammare il programma di volo;
- (8) Il comportamento e l'abbigliamento degli studenti deve essere adeguato;
- (9) Tutto il materiale di addestramento rilasciato agli studenti deve essere conservato con la massima cura e restituito alla Segreteria alla fine del corso;
- (10) Le aule e le stanze per i briefing devono essere utilizzate con il massimo rispetto delle strutture;
- (11) Le procedure riportate nel Manuale Operativo e nei Manuali di addestramento devono essere seguite da tutti i partecipanti. Infrazioni o violazioni intenzionali a queste norme causeranno azioni disciplinari o di allontanamento, a seconda della gravità della violazione.

a) Regole disciplinari

- (1) Gli studenti sono responsabili delle proprie condizioni fisiche e psicologiche, devono essere adeguatamente riposati, e non devono svolgere attività pericolose per l'attività di volo, ad esempio, immersioni subacquee;
- (2) L'uso di farmaci è assolutamente vietato; l'uso di medicine è consentito, con certificazione medica, se compatibile con l'attività di volo;
- (3) Non è consentito fumare durante i voli di addestramento ;
- (4) E' obbligatorio il rispetto rigoroso delle procedure di sicurezza emanate dall'Aeroclub Savona;
- (5) Durante i voli di addestramento da solista gli studenti devono rispettare le regole del volo e della sicurezza del volo, rispettare il programma di volo stabilito dall' HT e dall'istruttore di volo, con particolare riguardo alle rotte e quote; variazioni sono ammesse solo per garantire la sicurezza del volo (problemi tecnici, condizioni meteo, ecc.);
- (6) Quando l' attività di volo è a solo pilota, gli studenti devono portare appresso i documenti di identificazione personale, copia visita medica e l' " Attestazione idoneità dell'allievo per voli a solo pilota". (*annesso C*)

A.4.2 Provvedimenti Disciplinari

La violazione delle norme e delle procedure stabilite nel manuale Operativo e nei manuali di Addestramento può causare l'adozione di un provvedimento disciplinare, come previsto di seguito:

- (1) Infrazioni lievi o violazioni alle procedure possono essere sanzionati con:
 - rimprovero orale,
 - rimprovero scritto .
 - sospensione temporanea delle attività di addestramento.

Queste sanzioni disciplinari sono stabilite direttamente dall' HT (*annesso D*)

- (2) Violazioni gravi o infrazioni volontarie alle norme e procedure indicate nel Manuale Operativo saranno contestate per iscritto allo studente da parte dell' HT, che convocherà una riunione della Consiglio di disciplina per discutere la violazione e prendere una decisione sul provvedimento disciplinare da adottare, che potrebbe essere anche l'allontanamento dal corso

A.4.3 Consiglio di disciplina

I membri del consiglio di disciplina sono l'AM, il Responsabile Controllo Conformità, il Responsabile della Sicurezza.

Il Consiglio può prendere decisioni se tutti e tre membri sono presenti. Prima di adottare la decisione il consiglio dovrebbe chiamare l'istruttore (se coinvolto) e lo studente ed ascoltare la loro versione dei fatti.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-9

A.5 APPROVAZIONE O AUTORIZZAZIONE DEL VOLO

- a. Un volo non deve essere approvato o autorizzato se non è stato accertato con ogni mezzo ragionevole a disposizione che tutte le seguenti condizioni siano rispettate:
 - Siano disponibili installazioni adeguate, necessarie per il volo e per il funzionamento in sicurezza dell'aeromobile, compresi i sistemi di comunicazione e gli aiuti alla navigazione, in accordo a quanto previsto dalla documentazione del Servizio Informazioni Aeronautiche;
 - Il pilota è familiare con la posizione e l'uso delle attrezzature di emergenza;
 - Siano disponibili informazioni sufficienti riguardanti le procedure di emergenza e l'uso degli equipaggiamenti di sicurezza di cabina, in modo da pilotare utilizzando le check list e il Manuale di Volo dell'aeromobile.
- b. un volo non deve essere autorizzato se il pilota e, se richiesto, tutto il personale operativo coinvolto nella sua preparazione ed esecuzione non hanno familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure prescritti per le zone da attraversare, per gli aeroporti che si prevede di utilizzare e i sistemi di navigazione ad essi relativi;
- c. Un volo deve essere eseguito in modo tale che siano seguite le procedure operative per la preparazione e l'esecuzione del volo specificate nel manuale di volo o, se richiesto, nel manuale operativo o di addestramento.
- d. Per facilitare quanto sopra, sono disponibili le check list delle procedure normali e anormali da utilizzare dai piloti in tutte le fasi operative dell'aeromobile in condizioni normali, anormali e di emergenza ;
- e. Nuove procedure potrebbero essere stabilite dall' HT nel caso di nuove imprevedibili situazioni di emergenza che potrebbero verificarsi durante le operazioni.
- f. Il pilota responsabile del volo è responsabile per il funzionamento e la sicurezza dell'aeromobile e per la sicurezza dei passeggeri .
- g. Articoli o sostanze che potrebbero comportare un rischio significativo per la salute, la sicurezza, le cose o l'ambiente, come le merci pericolose, le armi e munizioni, non devono essere imbarcate su nessun aeromobile dell' Aero Club Savona.
- h. Tutti i voli di addestramento dell'allievo a solo pilota devono essere autorizzati dall'istruttore che rilascia all'allievo una autorizzazione scritta.
- i. L'autorizzazione e la pianificazione della missione di addestramento devono essere conformi ai seguenti fattori di sicurezza:
 - Le condizioni meteorologiche devono essere uguali o superiori alle minime necessarie per il tipo di missione, considerando il decollo, l'atterraggio, la rotta e gli aeroporti alternati.
 - Per i voli locali di addestramento a solo pilota , il carburante a bordo deve consentire un extra di 30 minuti di tempo di volo rispetto alla quantità calcolata per di rientro raggiungere l'alternato disponibile (Genova o Cuneo Levaldigi)
 - I voli di pianificazione lungo le rotte devono essere effettuati in conformità ai minimi livelli di rotta riportati nell'AIP e / o Jeppesen, ed evitando zone riservate, pericolose e proibite.
 - Manovre insolite come stalli, viti, ecc. devono essere effettuati alla quota minima di sicurezza di 3000 piedi AGL

A.6 PROGRAMMA DI VOLO GIORNALIERO

Il programma di volo giornaliero viene emanato giornalmente dall'HT secondo le prenotazioni dei voli tenuto normalmente dalla segreteria. (*annesso C*)

L'HT indica sul Modello " Programma di volo giornaliero " gli abbinamenti Istruttore/ allievo ed il numero della missione da svolgere.

E' previsto un programma alternato in caso di condizioni meteo non favorevoli.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-10

Il CAMO e il servizio manutenzione gestiranno la linea di volo in conformità con il programma di volo, in modo da predisporre i velivoli in orario per i voli previsti.

In caso di condizioni meteo sotto le minime, l'istruttore potrà decidere di impiegare il tempo che era stato previsto per il volo per un ripasso delle conoscenze teoriche o il controllo delle conoscenze di procedure di emergenza da parte dell'allievo.

La segreteria provvederà ad esporre il programma giornaliero ed alla conservazione.

A.6.1 Restrizioni sul numero dei velivoli in condizioni meteo ridotte

Ogni qualvolta le condizioni meteo diventano VFR marginale in termini di ceiling e/o di visibilità, l'HT o il suo delegato, determinerà il numero massimo di velivoli che possono essere in volo contemporaneamente e prenderà tutte le misure necessarie per garantire che le attività di addestramento siano eseguite in un ambiente sicuro.

In condizioni meteorologiche VFR marginale sarà consentito un massimo di 2 velivoli in volo contemporaneamente nel circuito di traffico, a condizione che possano essere visti da un istruttore di volo delegato e sia possibile un collegamento radio per le informazioni di sicurezza.

In aggiunta alle limitazioni meteo specificate nel manuale di volo dell'aeromobile, non si deve iniziare il decollo o l'avvicinamento in presenza di condizioni meteorologiche avverse sul campo.

A.7 COMANDO DELL'AEROMOBILE

(a). Per voli a doppio comando (Dual) il Pilota in Comando (PIC) è l'istruttore di volo o l'esaminatore.

(b). Durante i voli da Solista il pilota in addestramento assume la responsabilità di PIC.

A.8 RESPONSABILITA' e AUTORITA' DEL PILOTA IN COMANDO ^{NCO.GEN.105}

Il Pilota in comando deve operare l'a /m in conformità alla documentazione applicabile.

a. Il PIC prima di iniziare volo deve controllare che:

- il velivolo sia idoneo al volo;
- i documenti pertinenti siano a bordo;
- gli strumenti e le attrezzature necessarie per l'esecuzione del volo siano installati sull'aereo e siano operativi,
- la massa del velivolo e la posizione del centro di gravità sia tale che il volo possa essere condotto entro i limiti prescritti nel certificato di aeronavigabilità;
- tutti i bagagli siano caricati correttamente e fissati,
- le limitazioni operative dell'aeromobile non siano superate in nessun momento durante il volo.

Il PIC può iniziare, continuare terminare o dirottare un volo se le prestazioni previste dell'aeromobile, considerati tutti i fattori che influenzano in modo significativo il livello delle prestazioni, permettono che tutte le fasi del volo possano essere eseguite mantenendo la distanza, le aree e la separazione dagli ostacoli con il peso pianificato. I fattori che influenzano in modo significativo il decollo, la rotta e l'avvicinamento / atterraggio sono, in particolare:

- procedure operative;
- pressione altitudine dell'aeroporto;
- temperatura;
- vento;
- dimensione, pendenza e condizioni della zona di decollo/atterraggio, e
- lo stato della cellula, del gruppo motore e dei sistemi di bordo, tenuto conto del possibile deterioramento.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-11

Tali fattori devono essere presi in considerazione dal pilota in comando direttamente come parametri operativi, o indirettamente con tolleranze o margini che possono essere previsti nella programmazione dei dati sulle prestazioni a seconda del tipo di operazione

c. Il PIC deve iniziare, o continuare, un volo solo se:

- Le informazioni riguardanti le condizioni meteorologiche per la partenza, la destinazione e, se del caso, dell'alternato, così come le condizioni di rotta, sono disponibili. Particolare attenzione deve essere data alle condizioni atmosferiche potenzialmente pericolose.
- Per i voli basati sulle regole di volo a vista, le condizioni meteorologiche lungo la rotta da percorrere sono tali da rendere possibile il rispetto delle norme previste per tale tipo di volo.
- La quantità di combustibile e olio a bordo è sufficiente per assicurare che il volo possa essere portato a termine in sicurezza, tenendo conto: delle condizioni meteorologiche, di qualsiasi elemento possa influire sulle prestazioni dell'aeromobile e di eventuali ritardi previsti in volo e della distanza dell'alternato
- Possa essere mantenuta una appropriata separazione dagli altri aeromobili e un'adeguata separazione dagli ostacoli durante tutte le fasi del volo. Tale separazione deve essere almeno pari a quella prescritta dalle regole dell'aria applicabili;
- Le condizioni meteo continuino ad essere almeno equivalenti a quelle richieste per l'VFR.

d. Il PIC deve utilizzare le procedure di gestione del combustibile durante il volo;

Nel caso di una navigazione l'allievo solista deve preparare una cartella di navigazione contenente il " Piano Operativo di volo", il computo del " Peso e Centraggio", le condizioni meteo e i Notam dell'aerodromo di partenza, rotta, destinazione e alternato. L'istruttore prima di firmare l'autorizzazione deve controllare quanto sopra.

Dopo il volo la cartella di navigazione deve essere inserita nella cartella personale dell'allievo pilota a cura dell'istruttore di volo.

Un allievo pilota deve avere con sé in tutti voli di navigazione da solista l'attestazione di idoneità per i voli a solo pilota (annesso C, pag.25)

A.9 TRASPORTO PASSEGGERI

Il trasporto passeggeri durante i voli di addestramento è consentito solo quando:

- un altro studente è a bordo per effettuare il successivo addestramento;
- l'altro studente sta eseguendo un tipo simile di addestramento e l'istruttore ritiene utile che osservi il volo dal sedile posteriore;
- l'HT sta supervisionando una missione durante un controllo di standardizzazione.

Il Regolamento (UE) 379/2014 del 7 Aprile 2014 ha definito " Volo introduttivo " , un volo effettuato dietro compenso o altro titolo oneroso consistente in un viaggio aereo di breve durata, offerto da una organizzazione di addestramento approvata o da una organizzazione creata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, al fine di attirare nuovi patrocinanti.

L' Aeroclub Savona, per detti voli applica le seguenti norme:

- a. I voli introduttivi sono condotti esclusivamente da piloti istruttori di volo

A.10 DOCUMENTI, MANUALI E INFORMAZIONI OBBLIGATORIE A BORDO^{NCO.GEN.135}

a) I seguenti documenti, manuali e informazioni o copie di essi sono obbligatori a bordo di ogni volo, salvo indicazioni diverse:

- 1) il manuale di volo dell'aeromobile (AFM), o documento equivalente;
- 2) il certificato di immatricolazione originale;
- 3) il certificato di navigabilità (Modello AESA 25) originale;
- 4) il certificato acustico (Modello AESA 45) originale;
- 5) certificato di revisione dell'aeronavigabilità (Modella AESA 15b form 3);
- 6) la licenza di stazione radio originale;
- 7) il certificato di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
- 8) il giornale di rotta, o un documento equivalente, per l'aeromobile;

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-12

- 9) i dettagli del piano di volo ATS compilato, se applicabile;
10) carte aeronautiche attuali e adeguate per la rotta del volo proposto e per tutte le rotte sulle quali il volo potrebbe essere dirottato
11) informazioni su procedure e segnali visivi per l'utilizzo da parte di aeromobili intercettanti e intercettati, di seguito riportate; **ENAC RAIT – AIP ITALIA ENR1.12**
12) ogni altro tipo di documentazione che possa essere applicabile per il volo o che possa essere richiesto dagli Stati interessati dal volo.

Oltre a:

- Libretto personale di volo **FCL040(d)**
- Documento personale del pilota contenente la sua foto **FCL045(b)**
- Licenza di Pilota (attestazione idoneità per il volo a solo pilota) **FCL020-FCL050**
- Certificato medico **FCL045a**

b) In deroga alle disposizioni della lettera a), per i voli locali effettuati sull'aeroporto di Albenga, i documenti e le informazioni di cui alla lettera a), dal punto 2 al punto 8, possono essere conservati in segreteria.

c) Il pilota in comando deve fornire, entro un tempo ragionevole dalla richiesta avanzata dall'autorità competente, la documentazione obbligatoria da trasportare a bordo.

La perdita di tale documentazione deve essere segnalata immediatamente dal PIC alla Segreteria.

L'aggiornamento dei documenti / manuali a bordo è responsabilità del HT o di un suo delegato.

A.11 CONSERVAZIONE DEI DOCUMENTI ORA.GEN.220 – ORA.ATO.120 – AMC1 ORA.GEN.220(b)

(a). L'Aero Club Savona ha istituito un sistema di archiviazione che consente un'adeguata conservazione e la tracciabilità della documentazione di tutte le attività addestrative sviluppate.

Il sistema è duplice:

(1). In forma cartacea ed elettronica sul sito dell'Aeroclub Savona, parte riservata, in formato PDF, accessibile per inserimento da parte della Segreteria, Istruttori di volo, HT.

Gli allievi hanno la possibilità di visionare l'iter addestrativo e documentazione con accesso di sola lettura alla propria cartella, mediante l'assegnazione di una Password.

(b). I seguenti documenti sono conservati:

- (1) per un periodo di almeno 3 anni :
- Cartella personale dell'allievo
 - Cartella personale degli istruttori
 - Programma giornaliero di volo
 - Registro delle lezioni teoriche;

Il formato dei record è specificato nei manuali di addestramento dei corsi:

(c). I record sono tenuti all'interno di armadi che assicurano la protezione da danni e alterazioni, e chiusi con chiavi che vengono mantenute in un luogo riservato.

(d). Tutte le registrazioni sono accessibili in caso di necessità entro un termine ragionevole. Le registrazioni sono conservate in cartelle organizzate per tipologia di corso o con il nome dello studente, in modo da garantire la tracciabilità e il loro recupero per tutto il periodo di conservazione.

(e). I record sono conservati in forma cartacea e in formato elettronico, che permette di rimanere leggibili per tutto il periodo di conservazione richiesto. Il periodo di conservazione inizia dalla data in cui è stato creato il record o dall'ultima modifica.

(f). La documentazione su carta utilizza materiale robusto che può resistere al normale trattamento e all'archiviazione.

A.12 RAPPORTI DI QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE (LICENZE E ABILITAZIONI)

La segreteria è responsabile della registrazione dei documenti riguardanti tutti gli equipaggi di volo (istruttori e studenti), in modo da avere tutta la situazione dell'addestramento sotto controllo.

Le registrazioni dell'addestramento sono conservate nelle cartelle personali degli istruttori e degli studenti.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-13

A.13 RICONVALIDA (CERTIFICATI MEDICI E ABILITAZIONI)

La validità delle licenze è correlata alla validità delle abilitazioni e del certificato medico, e, con riferimento all'uso della radiotelegrafia, all'attestazione della conoscenza della lingua inglese.

È responsabilità del pilota mantenere validi e correnti il certificato medico e le abilitazioni richieste per effettuare attività di volo.

A.13.1 Validità – Rinnovo - Reintegro del certificato medico ^{MED.A45}

a) Validità

- (1) I certificati medici di classe 1 sono validi per un periodo di 12 mesi.
- (2) Il periodo di validità dei certificati medici di classe 1 è ridotto a 6 mesi per i titolari di licenza che:
 - i. operano in attività di trasporto aereo commerciale con un solo pilota per il trasporto di passeggeri e abbiano compiuto 40 anni;
 - ii. hanno compiuto 60 anni.
- (3) I certificati medici di classe 2 sono validi per un periodo di:
 - i. 60 mesi finché il titolare della licenza raggiunge i 40 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
 - ii. 24 mesi tra i 40 e i 50 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 50 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 51 anni; e
 - iii. 12 mesi dopo i 50 anni di età.
- (4) I certificati medici LAPL sono validi per un periodo di:
 - i. 60 mesi finché il titolare della licenza raggiunge i 40 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
 - ii. 24 mesi dopo i 40 anni di età.
- (5) Il periodo di validità di un certificato medico, ivi compresi eventuali esami o indagini speciali ad esso associati, s'intende:
 - i. determinato dall'età del richiedente alla data in cui si sottopone all'esame medico; e
 - ii. calcolato a partire dalla data dell'esame medico in caso di rilascio iniziale e rinnovo, e a partire dalla data di scadenza del precedente certificato medico in caso di riconvalida.

b) Riconvalida

Le visite e/o le valutazioni mediche per la riconvalida di un certificato medico possono essere effettuate fino a 45 giorni prima della data di scadenza dello stesso.

c) Rinnovo

- 1) Se il titolare di un certificato medico non soddisfa le disposizioni di cui alla lettera b), deve sottoporsi a una visita e/o valutazione medica ai fini del rinnovo.
- 2) Nel caso di certificati medici di classe 1 e classe 2:
 - i) se il certificato medico è scaduto da oltre 2 anni, AeMC o AME effettuano la visita di rinnovo solo dopo la valutazione dei documenti aeromedici del richiedente;
 - ii) se il certificato medico è scaduto da oltre 5 anni, si applicano i requisiti per il rilascio iniziale e la valutazione si basa sui requisiti per la riconvalida.
- 3) Nel caso di certificati medici LAPL, l'AeMC, l'AME o il medico generico valutano la storia clinica del richiedente ed effettuano l'esame e/o la valutazione aeromedici in conformità al punto MED.B.095.

A.13.2 Validità – Rinnovo – Reintegro delle abilitazioni

a) Validità

Il periodo di validità delle abilitazioni è:

- Abilitazione SEP(A): 24 mesi,

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-14

b) Rinnovo ^{FCL.740(A)(6)}

L'attività di volo da effettuare per rinnovare l'abilitazione SEP(A) è riportata nel manuale di addestramento relativo alla abilitazione. (*paragrafo A.17*)

c) Reintegro ^{AMC1 FCL740(b)(1)}

L'attività di volo da effettuare per reintegrare una abilitazione SEP(A) è riportata nel manuale di addestramento relativo alla abilitazione. (*paragrafo A.18*)

A.13.3 Validità – Rinnovi della conoscenza della lingua inglese ^{FCL.055}

Fatta eccezione per i piloti che hanno dimostrato competenze linguistiche a livello 6 (esperto) l'approvazione di competenza linguistica deve essere rivalutata ogni:

- 4 anni, se il livello dimostrato è 4 (operativo)
- 6 anni, se il livello dimostrato è 5 (avanzato)
- Senza limiti se il livello dimostrato è 6 (madre lingua)

A.14 LIMITAZIONI DEI TEMPI MASSIMI DI SERVIZIO E DI VOLO DEGLI ISTRUTTORI DI VOLO

Le limitazioni riguardanti i tempi massimi di servizio degli istruttori di volo sono:

a) Massimo periodo di servizio - istruttori

- Un giorno: 13 ore
- 7 giorni: 63 ore
- 30 giorni: 200 ore
- 360 giorni: 2.000 ore (riferimento DL 19/08/2005/185)

b) Massima attività di volo - istruttori

- 24 ore: 6 ore volo
- 48 ore: 10 ore volo
- 7 giorni: 25 ore volo
- 30 giorni: 85 ore volo
- 360 giorni 850 ore di volo

Nota: il documento di riferimento è: Lettera DGAC 440551/PL.7 datata 02/04/1993

c) Tempo per la preparazione del volo

L'Istruttore e allievo iniziano la preparazione del volo:

- 30 minuti prima dell'ora di decollo prevista per voli locali,
- 60 minuti prima dell'orario di decollo previsto per i voli VFR di navigazione,

A.15 LIMITAZIONI DEI TEMPI MASSIMI DI SERVIZIO E DI VOLO DEGLI STUDENTI

a) Periodo di servizio massimo - studenti

- 1 giorno: 8 ore
- 7 giorni: 30 ore
- 30 giorni: 120 ore

b) Massima attività di volo - studenti

- 1 giorno: 2 ore volo*
- 7 giorni: 6 ore volo
- 30 giorni: 20 ore volo

Nota*: Questo limite è aumentato a 3 ore di volo e quattro atterraggi in caso di voli di navigazione.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-15

A.16 PERIODI DI RIPOSO ISTRUTTORI DI VOLO

Il Tempo di riposo è il tempo compreso fra due periodi di servizio.

Il tempo minimo di riposo per un istruttore è:

- 8 ore di riposo continuo o il doppio del tempo di volo a seconda di quale è il più alto.
- almeno 24 ore di riposo continuo entro 7 giorni.
- almeno 7 giorni di riposo ogni mese di calendario (DL 19/08/2005/185)

E' responsabilità del pilota di iniziare l'attività di volo solo se è in buone condizioni fisiche e mentali.

A.17 PERIODI DI RIPOSO ALLIEVI

Il tempo minimo di riposo per un allievo è:

- 8 ore di riposo continuo o il doppio del tempo di volo, a seconda di quale dei due è il più alto.
- almeno 24 ore di riposo continuo entro 7 giorni.

E' responsabilità dell'allievo pilota iniziare l'attività di volo solo se è in buone condizioni fisiche e mentali.

A.18 LIBRETTO DI VOLO DEL PILOTA^{AMC1 FCL.050}

Il libretto di volo del Pilota è un documento personale in cui ogni pilota deve registrare i dettagli di tutti i voli effettuati.

L'Aeroclub Savona utilizza per il libretto di volo il modulo LOGBOOK Pilot riportato nella AMC1 FCL.050 (Annesso " C").

Le istruzioni per la compilazione del libretto sono riportate sul retro della copertina anteriore del libretto. I dati di volo devono essere riportati sul libretto non appena possibile al termine di ogni volo. Tutte i dati riportati sul libretto devono essere compilati a penna o pennarello indelebile.

Ai piloti che volano regolarmente su aerei ed elicotteri o altre categorie di aeromobili si raccomanda di mantenere registri separati per ciascuna delle categorie di aeromobili

A.19 PIANIFICAZIONE DEL VOLO

L'Aero Club Savona utilizza una tabella di prenotazione dei voli su cui vengono segnalati i tipi di voli che sono richiesti dagli allievi piloti i e concordati con gli istruttori.

L'attività delle prenotazioni è coordinata dalla Segreteria per soddisfare anche le richieste dei Soci Piloti dell'Aero Club Savona, già titolari di una licenza.

L'HT, o suo delegato, preparerà il programma di volo giornaliero. Il programma potrà poi essere aggiornato in accordo alle richieste operative e studenti.

L'istruttore di volo è responsabile di assicurare che, prima di iniziare l'attività di volo, siano disponibili, o possano essere prontamente disponibili :

- (1) Il programma di volo ;
- (2) Una radio per mantenere il contatto con l'aeromobile che sta eseguendo attività di addestramento nel circuito di atterraggio e nelle zone di lavoro;
- (3) Manuale operativo;
- (4) Manuali di addestramento;
- (5) Informazioni meteo aggiornate;
- (6) NOTAM degli aeroporti e dell'area interessata dalle attività di addestramento;
- (7) Moduli per la compilazione del piano di volo operativo relativo al velivolo interessato al volo;
- (8) Moduli per la compilazione del " Peso e Centraggio" del velivolo interessato al volo
- (9) Moduli per l'autorizzazione a solo pilota
- (10) Ogni altro materiale ritenuto utile all'addestramento (carte aeronautiche, AIP, manuale Jeppesen, ecc.)

Modulo ENAV per la compilazione del piano di volo

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-16

a) Volo come SPIC

L'allievo pilota che vola come pilota in comando (SPIC) è responsabile per la pianificazione e la preparazione del volo, che sottoporrà alla valutazione dell'istruttore.

Per pianificare un volo il pilota deve:

- (1) Verificare la disponibilità e l'aeronavigabilità del velivolo per il volo da svolgere;
- (2) Controllare che tutti i documenti e manuali previsti siano disponibili a bordo;
- (3) Controllare le caratteristiche e le attrezzature aeroportuali degli aeroporti di partenza e di arrivo;
- (4) Analizzare le condizioni meteo, attuali e previste sugli aeroporti di partenza, di arrivo, alternato;
- (5) Controllare la disponibilità a bordo della documentazione di rotta;
- (6) Verificare i NOTAM interessanti l'aerodromo di partenza, la rotta e di l'aeroporto di arrivo;
- (7) Selezionare la rotta da seguire;
- (8) Selezionare l'aeroporto alternato;
- (9) Calcolare la quantità di carburante da imbarcare;
- (10) Verificare che i limiti di peso e di centraggio siano entro i limiti riportati nel manuale di volo del velivolo durante tutte le fasi del volo, compilando il modulo del "Peso e Centraggio";
- (11) Preparare il "Piano di volo Operativo", per i voli di Navigazione, con le prestazioni in decollo e atterraggio.
- (12) Preparare il piano di volo ATS per i voli di Navigazione (se necessario)

L'istruttore di volo osserverà l'attività del SPIC senza interferire con i controlli di volo, a meno che non sia richiesto dalla sicurezza del volo o deve essere dimostrata una manovra. L'attività del SPIC sarà analizzata approfonditamente durante il de-briefing.

b) Preparazione e condotta della navigazione a D.C

I seguenti documenti sono utilizzati per la preparazione e la condotta della navigazione:

- (1) Condizioni meteorologiche attuali e previste di aerodromo di partenza, rotta, aeroporto di destinazione e alternato;
- (2) NOTAM dell'aerodromo di partenza, rotta, aeroporto di destinazione e alternato;
- (3) " Piano di volo operativo", compilato con tutti i dati previsti, compresi quelli registrati durante il volo.
- (4) Foglio del " Peso e Centraggio" con riportati il peso di decollo e la posizione del baricentro.
- (5) Verifica delle prestazioni in decollo e atterraggio
- (6) Copia del piano di volo ATS

Alla fine del volo lo studente deve dare la cartella di volo all'Istruttore supervisore del volo, che verificherà la completezza dei dati e metterà la cartella nel fascicolo personale dello studente.

La cartella di volo deve essere conservata per almeno 30 giorni, a meno che il volo non sia sotto inchiesta da parte delle autorità.

A.19.1 Volo da solista

Durante un volo da solista devono essere soddisfatte le seguenti prescrizioni:

- (1) Il volo da solista deve essere autorizzato per iscritto dall'istruttore di volo utilizzando i moduli riportati nell'annesso " C" a questo Manuale " Modulistica Operativa".
- (2) La pianificazione di volo deve essere preparata dallo studente e controllata dall'istruttore.
- (3) Qualsiasi limitazione ritenuta necessaria per la sicurezza del volo deve essere scritta nell'autorizzazione al volo.
- (4) L'Istruttore che autorizza il volo deve controllare che l'allievo abbia un livello accettabile di conoscenze teoriche e la capacità di volo di volare in sicurezza.
- (5) L'istruttore deve controllare che l'allievo sia a conoscenza del carburante minimo per raggiungere l'alternato e delle procedure di traffico dell'aeroporto alternato.
- (6) Il volo da solista deve essere costantemente monitorato dall'istruttore.
- (7) L'istruttore deve controllare la pianificazione del volo prima di firmare l'autorizzazione, che va conservata in originale nella Cartella Personale dell'Allievo.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: A
	Revisione n. 0	Pagina : A-17

- (8) L'allievo deve portare con sé l'autorizzazione per voli a solo pilota nel caso di voli di navigazione per altro aeroporto.

A.20 SICUREZZA

La politica di sicurezza della Aero Club Savona è quella di mantenere e, ove possibile, migliorare i livelli di sicurezza in tutte le sue attività, e di minimizzare il rischio di un incidente aereo, per quanto ragionevolmente possibile.

Il sistema di gestione della sicurezza istituito ha lo scopo di migliorare gli standard di sicurezza, di garantire il rispetto di tutti i requisiti di legge applicabili, di rispettare le norme vigenti, di ottimizzare le procedure e di fornire le risorse adeguate.

La struttura e le funzioni del sistema di gestione della sicurezza sono riportati nel Manuale della gestione della sicurezza.

Il Responsabile della sicurezza ha la responsabilità del coordinamento del sistema di gestione della sicurezza con i responsabili degli altri settori .

In ogni caso l'HT ha la responsabilità di intraprendere tutte le azioni possibili per assicurare il massimo grado di sicurezza durante le operazioni di terra e di volo. Tutto il personale deve comunque operare in conformità alla sicurezza del volo e per la sicurezza del volo.

L'HT deve monitorare costantemente l'attività di volo al fine di verificare che gli standard specificati nel manuale operativo e nei manuali di addestramento siano correttamente applicati da istruttori e allievi.

A.20.1 Infortuni sul lavoro

Questo paragrafo riguarda esclusivamente la procedura burocratica per gli infortuni sul lavoro e non copre il primo soccorso e la relativa assistenza, che hanno ovviamente la priorità.

In caso di infortunio al personale , che comporti l'assenza dal lavoro della persona lesa per oltre il giorno dell'incidente, l'HT deve:

- inviare un report come stabilito dall'articolo 54 del TU approvato con D.P.R. 1765/06/30 n. 1124;
- inviare agli organismi competenti tutte le informazioni riguardanti l'incidente, al fine di analizzare la causa dell'incidente e la rimozione di eventuali situazioni anomale.

Nota: nel caso di incidenti che richiedano l'assenza dal lavoro superiore a tre giorni, o la morte, l'Aeroclub Savona deve avvertire il dipartimento di polizia locale entro due giorni.

A.20.2 Accesso alle strutture

L'accesso a uffici , linea di volo e sezione tecnica, sono concessi solo al personale autorizzato.

A.20.3 Attrezzature

Un volo di addestramento deve essere pianificato solo se sono operative tutte le attrezzature di bordo necessarie per il tipo di missione che si intende effettuare.

A.20.4 Ascolto radio, pericoli

Durante il volo tutti i piloti devono mantenere una continuo ascolto sulla radio-frequenza richiesta dall'ATS, al fine di ricevere senza ritardo tutte le informazioni relative a traffico in difficoltà e per inviare i rapporti e le eventuali modifiche.

Se le condizioni operative lo permettono, tutti i voli devono mantenere l'ascolto sulla frequenza di emergenza e dare risposta, se possibile, alle richieste di intervento di ricerca e salvataggio.

Gli aeromobili che svolgono missioni di addestramento nelle aree operative in prossimità dell'aeroporto di Albenga, possono contattare l'Aero Club di Savona, al fine di comunicare, se possibile, qualsiasi problema o emergenza sulla frequenza 123.00

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-18

A.20.5 Uso del giubbotto catarifrangente

Gli equipaggi di volo hanno l'obbligo di indossare il giubbotto catarifrangente quando sono sulle aree di parcheggio e manovra dei velivoli.

Il giubbotto è fornito dalla Segreteria Aeroclub Savona.

A.20.6 Incidenti, inconvenienti, inconvenienti gravi

A.20.6.1 Definizioni

Le seguenti definizioni sono specificate nella Regolamento (EU) 996/2010 art 2 I e la Direttiva 2003/42/EC del Parlamento Europeo che specificano il tipo di incidenti che devono essere riportati.

a) Incidente

Un incidente, nel caso di un aeromobile con equipaggio, è un incidente che avviene tra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di volare e il momento in cui tutte le persone sbarcano, e in cui:

- (1) una persona è fatalmente o gravemente ferita a seguito di:
 - presenza nell'aereo, o
 - contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese le parti staccatesi dall'aeromobile, o
 - esposizione diretta al getto dei reattori, tranne quando le lesioni siano dovute a cause naturali, autoinflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori delle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; o
- (2) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta le caratteristiche di resistenza strutturale, le prestazioni o di volo dell'aeromobile, e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione del componente danneggiato, fatta eccezione per la mancata o avarie al motore, quando il danno è limitato ad un singolo motore, (compresi i suoi cappottatura o agli accessori), alle eliche, alle estremità alari, antenne, sonde, pneumatici, freni, ruote, carenature, pannelli, portiere del carrello di atterraggio, parabrezza, rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o piccoli fori) o danni minori alle pale del rotore principale, pale del rotore di coda, carrello di atterraggio, e quelle derivanti da grandine o impatto con uccelli (tra cui fori nel radome), oppure
- (3) l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile;

b) Inconveniente

L'inconveniente è un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

c) Inconveniente grave

L'Inconveniente grave ' è un inconveniente le cui circostanze indicano che c'era un'alta probabilità di un incidente, ed è associato con il funzionamento di un aeromobile, e si svolge tra il momento in cui una persona si imbarca con l'intenzione di volare e il momento in cui tutte le persone sbarcano. Un elenco di esempi di inconvenienti gravi si trova nel seguente sotto paragrafo.

d) Esempi di inconvenienti gravi

Gli eventi elencati sono tipici esempi di inconvenienti che possono essere gravi inconvenienti. L'elenco non è esaustivo e serve soltanto da orientamento per quanto riguarda la definizione di ' inconveniente grave ':

- mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione, o una situazione di pericolo o quando una manovra di scampo sarebbe stata opportuna,
- volo controllato contro il suolo solo marginalmente evitato,

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-19

- decolli abortiti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate degli elicotteri, o su una pista non assegnata,
- decolli da una pista chiusa o occupata, da una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate degli 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 degli elicotteri, o su una pista non assegnata,
- errori grossolani nell'ottenere le prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale,
- incendio e fumo nell'abitacolo, nel vano bagagli o incendio al motore, anche se tali incendi sono stati spenti con l'uso di agenti estinguenti,
- eventi che richiedono l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio di volo,
- cedimento strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie di motori a turbina, non classificate come incidente,
- malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente il funzionamento dell'aeromobile,
- inabilità dell'equipaggio di volo durante il volo,
- quantità di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota,
- incursioni di pista classificate come di gravità A secondo il manuale per la prevenzione delle incursioni di pista (ICAO Doc 9870),
- incidenti di decollo o di atterraggio. Inconvenienti quali sconfinamento o deviazione laterale delle piste,
- avarie dei sistemi di bordo, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'involucro di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile.

A.20.6.2 Rapporti di incidenti e inconvenienti ORA.GEN.160

- (1) Il PIC , in quanto responsabile del volo, deve notificare all'HT qualsiasi infortunio o incidente che si verifichi.
Nel caso in cui il PIC non sia in grado di fornire tale notifica, la stessa può essere effettuata da qualsiasi altra persona dell'organizzazione.
- (2) L'HT deve segnalare all'autorità competente, e ad ogni altra organizzazione prevista dello Stato Italiano, ogni incidente e inconveniente grave come previsto nel regolamento (UE) n 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che specifica il tipo di evento che dovrebbe essere segnalato.
- (3) Fatto salvo il paragrafo (2) l'organizzazione di addestramento Aero Club Savona deve segnalare all'autorità competente e all'organizzazione responsabile della progettazione del velivolo qualsiasi incidente, malfunzionamenti, difetti tecnici, superamento delle limitazioni tecniche, eventi che evidenzino inesatte, incomplete o informazioni ambigue contenute nei dati stabiliti in conformità alla parte 21 o altra situazione irregolare che abbia o possa aver messo in pericolo il funzionamento sicuro dell'aeromobile e che non abbia causato un incidente o inconveniente grave.
- (4) I rapporti di cui al paragrafo devono essere effettuati utilizzando il modello riportato all'Annesso " C " di questo manuale.
- (5) Oltre alle relazioni di cui (2), deve riferire anche in merito a nubi di cenere vulcanica incontrata in volo. AMC1ORA.GEN.160

a) Invio del rapporto

Il rapporto deve essere inviato ad ENAC dall'HT non appena possibile, ma in ogni caso entro 72 ore, a meno che circostanze eccezionali lo impediscano.

b) Rapporto di Follow-up

Se del caso, l'HT deve produrre una relazione di follow-up con i dettagli delle azioni che intende adottare per evitare che eventi simili si ripetano in futuro. Tale relazione deve essere prodotta secondo il modello e le modalità che verranno stabilite dall'ENAC.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-20

A.20.6.3 Rapporto volontario di Sicurezza del Volo

L'Aero Club Savona promuove l'uso del Rapporto volontario di Sicurezza del Volo.

Tale sistema stabilisce che ogni persona dell'Aero Club Savona (studenti, docenti, tecnici, segretari, ecc.) possano inviare volontariamente e anonimamente al Responsabile della Sicurezza osservazioni, segnalazioni, commenti e suggerimenti relativi alla sicurezza del volo.

Sulla base dei suggerimenti e / o osservazioni pervenute al Responsabile della Sicurezza informazione lettere / documenti.

L'obiettivo del Rapporto volontario di Sicurezza del Volo è quello di migliorare la sicurezza del volo nei seguenti modi:

- aumentando il grado di attenzione nei confronti dei potenziali eventi pericolosi e monitorare la loro frequenza,
- definendo politiche, procedure e tecniche che possano portare a miglioramenti o a cambiamenti positivi nelle attività addestrative;
- aumentando la qualità dell'addestramento dei piloti.

Il Responsabile della sicurezza ha la responsabilità di diffondere l'uso del rapporto di sicurezza volontario al fine di sviluppare la consapevolezza dei piloti sull'importanza di contribuire al miglioramento delle attività operative.

Tutti i dirigenti, soci collaboratori, soci dell'Aeroclub Savona devono cooperare per il raggiungimento di questi obiettivi.

Il rapporto di sicurezza può essere consegnato al responsabile della Sicurezza o messo anonimamente nella cassetta della Sicurezza del Volo che si trova nella sala di navigazione.

Solo il Responsabile della Sicurezza e l'HT hanno accesso ai rapporti, e devono garantirne l'anonimato.

A.21 PILOTA DI SICUREZZA

Come riportato nel CR 1178/2011 Part MED.B.001 (d), (2) un pilota di sicurezza (POS) è un pilota che deve essere a bordo con un pilota titolare di un certificato medico con una limitazione OSL. L'OSL agisce come pilota in comando sulla classe o tipo di aeromobile munito di doppi comandi e l'altro pilota occupa un posto ai comandi.

La politica dell'Aero Club di Savona prevede che nei voli in cui è previsto un pilota di sicurezza a bordo, lo stesso deve essere designato di volta in volta dal Responsabile dell'addestramento.

A.22 AEROPORTI UTILIZZATI

Per i voli addestrativi vengono utilizzati aeroporti che abbiano le strutture e le caratteristiche appropriate per consentire rullaggi, decolli e atterraggi tenendo conto del livello di addestramento raggiunto dagli allievi e dei valori delle prestazioni del velivolo utilizzato.

Gli aeroporti normalmente utilizzati di volo sono:

AEROPORTO		RADIOASSISTENZE DISPONIBILI
Genova	LIMJ	VOR-ILS-NDB
Cuneo Levaldigi	LIMZ	NDB-VDF-ILS
Torino Aeritalia	LIMA	
Lucca	LIQL	
Vercelli *	LILE	
Casale Monferrato*	LILM	
Cannes**	LFMD	VOR - NDB
Calvi**	LFKC	NDB-DME-ILS

* per addestramento su piste non asfaltate

** solo voli a DC per allievi piloti candidati per l'ottenimento della fonia in lingua inglese

	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo – PARTE A	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: A Pagina : A-21

Questi aeroporti soddisfano i seguenti requisiti:

- (1) hanno almeno una pista di decollo che permetta al velivolo di fare un normale decollo o atterraggio con il massimo di peso al decollo o l'atterraggio:
 - con calma di vento e temperatura non superiore alla più alta temperatura media del mese più caldo dell'anno nell'area delle operazioni;
 - con un sentiero di decollo in grado di sorvolare gli ostacoli ad un'altezza di almeno 50 metri;
 - con massima potenza, carrello di atterraggio esteso e flaps estesi (se applicabile) come raccomandato dal costruttore,
 - con una manovra di transizione, dalla velocità di decollo alla velocità di salita, che utilizzi il miglior rateo di salita e non richieda eccezionali capacità dal pilota o l'uso di tecniche particolari.
- (2) hanno una manica a vento visibile sul terreno dalle due estremità della pista,

A.23 AUSILI DIDATTICI

L'Aero Club Savona ha una varietà di ausili didattici che variano a seconda del tipo di addestramento che viene effettuato.

Sono disponibili:

- tabelle sinottiche, che riguardano le apparecchiature e i sistemi dei velivoli impiegati, normative del controllo del traffico aereo o della regolamentazione aeronautica delle licenze e abilitazioni, ecc.
- filmati e diapositive, dedicati in particolare ai sistemi e alle prestazioni dei velivoli. Essi possono trattare anche argomenti che hanno una grande importanza didattica come: analisi degli incidenti, fenomeni pericolosi per il volo, ecc.
- proiettore per la proiezione di lucidi,
- computer e videoproiettore,
- attrezzature di radiotelefonica, idonee per impraticarsi sull'uso delle comunicazioni radio in lingua italiana e inglese con un insegnante che simula l'ente ATC,
- pubblicazioni, inserite in una biblioteca dove sono presenti tutte le pubblicazioni necessarie per i corsi teorici e pratici autorizzati.

I libri di testo presenti in biblioteca possono essere prestati agli studenti dietro richiesta alla segreteria, che deve registrarne la consegna su apposito registro.

Tutti i manuali di volo dei velivoli, manuale delle manovre di volo redatti dall' Aeroclub Savona, sono disponibili sul sito www.aeroclubsavona.it.

A.24 USO DEGLI AUSILI DIDATTICI E DELLE ATTREZZATURE .

Gli studenti devono maneggiare con cura gli ausili didattici presi in prestito e restituirli in buone condizioni dopo l'uso.

Gli studenti devono lasciare le aule e la biblioteca in buone condizioni dopo il loro utilizzo.

Tutti devono collaborare per evitare sprechi di acqua ed energia elettrica.

Qualsiasi malfunzionamento tecnico o problema riscontrato deve essere immediatamente segnalato alla segreteria.

A.25 NOTIZIE RISERVATE

E' vietato divulgare notizie riguardanti l'Aero Club Savona, normalmente non accessibili al pubblico.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM	Data di revisione :..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: B
	Revisione n. 0	Pagina B-1

PART B. TECNICA

B.1 GENERALITA'

Secondo i requisiti del Regolamento 216/2008 Allegato III capitolo 3, come ricordato nella Circolare ENAC Lic - 2B Parte 2 - Organizzazioni di addestramento al volo, l' Aeroclub Savona:

- a. È proprietario di velivoli idonei per l'attività di addestramento (in base al Regolamento Tecnico ENAC e parte FCL) finalizzati al rilascio di licenze per le quali si riferiscono alla Lista dei velivoli autorizzati (ENAC) per l'addestramento al volo come riportato nel successivo paragrafo B.2;
- b. garantisce la corretta gestione della aeronavigabilità continua degli aeromobili assegnati all'attività di addestramento al volo in conformità con il requisito del Regolamento Tecnico ENAC III/32/B, delegando questa attività al CAMO Aeroclub Savona, accettato da ENAC,
- c. in caso di modifica o cambiamento dell'organizzazione per la gestione della aeronavigabilità continua degli aa / mm impiegati nell'attività di addestramento al volo, l'Aero Club di Savona comunicherà preventivamente all'ENAC - Ufficio Operazioni Torino, per l'accettazione del contratto.
- d. in caso di una nuova richiesta di autorizzazione per l'impiego addestrativo di un altro aeromobile (in aggiunta a quelli già autorizzati da ENAC), l'Aero Club Savona invierà la richiesta alla Direzione Operazioni Nord - Sede operazioni di Torino allegando la seguente documentazione:
 - copia del Certificato di Registrazione per la prova di presa in carico , o, in caso di un a/m registrato in uno Stato dell'UE, copia del contratto di leasing e di delega della sorveglianza a ENAC da parte dello Stato (membro EASA di registrazione dell'a/m come da art. 38 bis della Convenzione di Chicago,
 - manuale operativo del velivolo,
 - copia della assicurazione a/m per attività di addestramento al volo,
 - copia di un CA corrente (modulo 25 AESA) e relativa ARC (AESA 15),
 - copia dell'elenco aggiornato dei velivoli gestiti/autorizzati riportati nel Manuale dell'Organizzazione (CAME) Aeroclub Savona,
 - copia del certificato di approvazione dell'Organizzazione (CAMO) e pertinente Lista delle operazioni autorizzate.

Nel caso in cui l'Aeroclub Savona assegni la manutenzione ad un'organizzazione diversa o ad una CAMO sotto contratto per la gestione tecnica, invierà all'ENAC Direzione Operazioni Nord - Sede operazioni di Torino

- copia del contratto di manutenzione con l'organizzazione che assiste le operazioni sulle basi della scuola e
 - l'elenco approvato delle basi di manutenzione contenute nel manuale dell'impresa di manutenzione (MOE/MOM) approvato dall'ENAC, al fine di evidenziare la fattibilità degli interventi sulle basi di interesse.
- e. Al fine di garantire l'adeguato adempimento delle funzioni di interfaccia con la funzione CAMO, in base a quanto stabilito nel contratto riportato nei punti precedenti, l'HT è designato come responsabile delle funzioni di cui sopra.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione :..... 26/10/2016 Capitolo: B Pagina B-2

B.2 NOTE DESCRITTIVE DEGLI AEROMOBILI ^{ORA.ATO.135}

L'Aero Club Savona utilizza per l'addestramento una flotta di aeromobili adeguata ai corsi di addestramento approvati.

a) Caratteristiche dei velivoli

TIPO DI A/M	MARCHE	SEP/MEP	CONFIGURAZIONE (RU, VP, TC, TW, EFIS, SLPC)	VFR, IFR, NIGHT	CORSI
PS 28 Cruiser	I-ALBL	SEP	EFIS - SLPC	VFR	LAPL(A) PPL(A) Addestramento per differenze
Cessna 172	I-ALBN	SEP		VFR	LAPL(A) PPL(A)
PA 28 Cadet	I-CCIM	SEP		VFR	LAPL(A) PPL(A)

Per i dettagli sui sistemi di bordo degli aerei e le caratteristiche di volo riferirsi ai manuali di volo dei velivoli, che sono gli unici documenti pertinenti da considerare ufficiali.

b) Uso dei velivoli di parti terze

I velivoli di cui sopra sono utilizzati anche da soci piloti dell'Aeroclub di Savona per attività turistica.

B.3 GESTIONE DEGLI AEROMOBILI

La gestione dei velivoli dell'Aero Club Savona, in relazione alla loro situazione aeronavigabilità, deve essere gestita dai piloti secondo le regole specificate nel presente paragrafo e relativi sotto-paragrafi.

I piloti non devono operare un aeromobile a meno che non sia rimesso in servizio da personale o da organizzazioni qualificate, dopo la prevista manutenzione. Il documento di rilascio in servizio deve contenere i dati essenziali delle operazioni di manutenzione effettuate.

L'ispezione giornaliera è affidata esclusivamente al personale autorizzato.

Prima di ogni volo o serie di voli consecutivi, il pilota deve controllare che il velivolo sia stato ispezionato con un controllo pre-volo, per determinare se è idoneo al tipo di volo previsto.

I piloti devono operare un aeromobile:

- in conformità al documento di aeronavigabilità e di tutte le procedure e le limitazioni operative indicate nel suo manuale di volo, o documento equivalente. I manuali di volo e i documenti equivalenti sono a disposizione dei piloti e mantenuti aggiornati.
- in conformità alla documentazione ambientale applicabile.

I piloti non devono operare un aeromobile a meno che:

- il velivolo sia idoneo al volo;
- gli equipaggiamenti operativi e di emergenza necessari per il volo previsto siano funzionanti;
- il documento di aeronavigabilità dell'aeromobile sia valido; e
- la manutenzione dell'aeromobile sia stata effettuata in conformità al programma di manutenzione.

Un aeromobile non deve rullare sull'area di manovra di un aeroporto, a meno che la persona al comando non sia adeguatamente competente.

B.3.1 Liste di controllo

L'Aero Club Savona ha pubblicato le liste di controllo degli aerei che devono essere utilizzate dall'istruttore di volo e dagli allievi piloti durante l'attività di volo di addestramento.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione :..... 26/10/2016 Capitolo: B Pagina B-3

Le check list si basano sulla lista ufficiale riportata nel AFM/POH. Ogni variazione delle checklist rispetto alla lista di controllo dell'AFM deve essere autorizzata dall'ENAC.

Le liste di controllo specificano le procedure normali e di emergenza che devono essere seguite dai piloti durante l'esecuzione di un volo.

Le procedure normali sono le procedure da seguire durante un volo, al fine di condurre il volo in modo ordinato e sicuro.

Le Procedure di emergenza sono le procedure relative a possibili e prevedibili condizioni anomale e di emergenza, e stabiliscono le azioni che devono essere eseguite dal pilota per cercare di risolvere il problema.

a) Uso delle check lists

1) Check list delle procedure normali e delle procedure anormali e di emergenza

É obbligatorio:

- Usare la Check List per eseguire i controlli,
- Non modificare la sequenza dei controlli previsti negli elenchi,
- Continuare con i controlli solo se il precedente è completato.

2) Check list delle ispezioni pre-volo rinforzate

L'ispezione pre-volo rinforzata può essere effettuata per la sola attività turistica, da personale abilitato alle operazioni dalla CAMO Aero Club Savona.

Le liste di controllo riportano: il numero di edizione, il numero dell'ultima revisione e la data della revisione .

Sono in carta plastificata, così colorate:

BIANCO per le operazioni normali
GIALLO per le operazioni di emergenza
ARANCIO per le ispezioni pre-volo rinforzate
ROSSO per le informazioni su segnali e significato , in caso di intercettazione

Le liste di controllo dei velivoli dell'Aero Club Savona sono riportate nell'annesso " C": liste di controllo degli velivoli .

B.3.2 Limitazioni

L'impiego degli aeromobili deve essere conforme alle limitazioni descritte nel AFM o nel POH.

Durante i voli di addestramento l'HT può applicare limitazioni preventive superiori a quelle stabilite dai manuali, se lo ritiene necessario per mantenere dei margini di sicurezza adeguati durante la simulazione di situazioni anomale o pericolose.

Fare riferimento ai AFM / POH dei singoli velivoli al Capitolo: Limitazioni.

B.3.3 Registri di manutenzione e tecnici

a) Registri di Manutenzione

I registri di manutenzione sono gestiti dalla CAMO e dal Servizio di Manutenzione, che hanno attribuita la responsabilità di assicurare in particolare che:

- Tutti i documenti che dimostrano l'aeronavigabilità dell'aeromobile siano conservati finché le informazioni contenute siano state sostituite da nuove informazioni equivalenti.
- Tutte le modifiche e le riparazioni siano conformi ai requisiti essenziali di aeronavigabilità. Devono essere conservati i dati comprovanti la conformità ai requisiti di aeronavigabilità.

b) Quaderno tecnico (QT)

E' un registro per la registrazione dei dati di volo, i difetti e i malfunzionamenti rilevati durante le operazioni e i dettagli di tutti gli interventi effettuati.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM	Data di revisione :..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: B
	Revisione n. 0	Pagina B-4

Viene anche usato per registrare le informazioni operative rilevanti per la sicurezza del volo e contiene i dati di manutenzione che l'equipaggio operativo deve conoscere.

Per i dettagli sulla forma del QT e come compilarlo fare riferimento all'Annesso " C ".

B.3.4 Procedure di emergenza

Le procedure di emergenza sono parte integrante dei sillabi dei corsi di addestramento che l' Aero Club Savona intende stabilire e mantenere, e devono essere periodicamente rivisitate dagli istruttori al fine di mantenere una buona familiarizzazione con loro.

Le procedure di emergenza devono essere applicate durante il volo tenendo conto delle diverse situazioni come previsto nel AFM / POH.

Quando il pilota percepisce una condizione anormale o di emergenza, o una situazione che non trova giustificazione nella fase di volo, deve intervenire per eliminare o controllare le conseguenze dell'anomalia.

Tutte le indicazioni disponibili devono essere confrontate, per quanto è possibile, in modo da avere una conferma del malfunzionamento del sistema.

In questo tipo di situazioni, il pilota deve tenere presente che la condotta del velivolo ha la priorità sulle azioni correttive da applicare.

Non appena la situazione lo permette (controllo del velivolo positivamente assicurato entro i margini di sicurezza stabiliti e dopo aver eseguito le " Memory items " il pilota deve applicare, se necessario, la prevista procedura di anomalia o di emergenza.

Quando la situazione di emergenza è sotto controllo il pilota deve comunicare all'ATC la situazione del velivolo e le sue intenzioni.

La procedura di emergenza deve essere gestita secondo la regola:

VOLA - NAVIGA - COMUNICA

NOTA: Si deve ricordare che, in caso di reale emergenza durante un volo DC, il responsabile del volo è sempre l'istruttore di volo, anche se lo studente sta volando come SPIC.

B.4 RADIO E RADIOAIUTI ALLA RADIO-NAVIGAZIONE

La tabella che segue riporta le radio e i radioaiuti alla navigazione disponibili a bordo dei velivoli dell'Aero Club Savona:

MARCHE	Radio	Spaziatura	Radioaiuti
I-ALBL	1 VHF	8,33	1 VOR – 1 GTN 750 – Trasponder Mod. S – ELT 406
I-ALBN	1 VHF	25	2 VOR – 1 ADF – 1 Trasponder Mod.C - ELT 406
	1 VHF	8.33	
I-CCIM	2 VHF	25	2 VOR – 1 ADF – 1 Trasponder Mod.C – ELT 406

L'uso delle apparecchiature di comunicazione installate sui velivoli è consentito solo al personale autorizzato, cioè istruttori di volo, piloti e allievi piloti; personale tecnico per le sole prove a terra.

Usi diversi delle apparecchiature radio non sono ammessi, (ad esempio comunicazioni con altri velivoli che non riguardano le procedure di volo standard).

Prima di ogni volo è compito del pilota responsabile verificare il corretto funzionamento di tutte le apparecchiature di trasmissione di bordo.

Se disponibile, l'uso di apparecchiature radio portatili di bordo è consentito quando l'apparecchiatura radio di bordo non funziona.

L'uso di radioaiuti durante la navigazione aerea deve essere fatto solo dopo aver identificato il segnale Morse della stazione.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM	Data di revisione :..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: B
	Revisione n. 0	Pagina B-5

È altresì necessario che, prima di seguire l'indicazione del radio-aiuto, il pilota responsabile verifichi che l'indicazione sia compatibile con la posizione nota del velivolo, al fine di assicurarsi che le indicazioni della stazione radio e dell'apparecchiatura di bordo siano corrette.

B.4.1 Avaria Radio

In caso di guasto della radio durante il volo si applicano le procedure riportate nell'AIP in base al tipo di volo che si sta facendo.

B.5 DIFETTI DIFFERITI

I velivoli dell'Aero Club Savona non possiedono una lista di equipaggiamenti minimi che stabilisca i sistemi e gli strumenti che devono essere efficienti prima di iniziare un volo.

Ci potrebbero essere situazioni in cui è possibile volare anche se un'apparecchiatura è parzialmente o totalmente inefficiente. In tal caso l'autorizzazione all'utilizzo deve essere richiesto alla CAMO per il differimento del difetto. La CAMO comunica per iscritto la possibilità del differimento, che viene annotata sul QT.

E' lasciato poi alla discrezione dell'istruttore decidere se il malfunzionamento è compatibile con il volo da eseguire ed è entro i limiti standard di sicurezza.

I parametri che deve considerare sono:

- (1) Tipo di missione di addestramento.
- (2) Condizioni meteorologiche.
- (3) Tipo di volo (locale o di navigazione),

B.6 ATTREZZATURE DI EMERGENZA

Le attrezzature di emergenza disponibili a bordo dei velivoli sono:

- un estintore
- una cassetta di pronto soccorso.

Nel caso di navigazione sopra l'acqua vanno portati a bordo il battellino ed i giubbetti salvagente per tutte le persone a bordo.

Tutte le attrezzature di salvataggio devono essere di tipo approvato.

B.7 MANOVRE DEL VELIVOLO

Le manovre di volo devono essere effettuate entro i limiti stabiliti dal costruttore ed in sicurezza secondo quanto previsto dalle regole generali di volo.

Per quanto riguarda particolari situazioni incontrate durante le manovre di volo, (guasti ed emergenze), l'Aero Club Savona ha stabilito le seguenti regole:

(1) Norme generali durante le manovre degli aeromobili

E' obbligatorio per gli studenti e gli istruttori di allacciare le cinture di sicurezza prima dell'inizio del rullaggio, durante il volo fino all'arresto del velivolo.

Le conversazioni a bordo tra allievi e istruttore dovrebbero considerare solo argomenti relativi al volo e devono essere ridotte al minimo. E' comunque facoltà dell'istruttore di introdurre altri argomenti per ridurre situazioni di tensione che si siano sviluppate durante il volo.

(2) Decollo e atterraggio

Il Pilota deve valutare con particolare attenzione le condizioni della pista e l'area di decollo e calcolare i dati di decollo e di atterraggio secondo le tabelle riportate nel manuale di volo, verificando che i dati siano entro i limiti stabiliti dal AFM.

Per i minimi meteorologici da applicare fare riferimento ai successivi paragrafi C.4 e C.5.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione :..... 26/10/2016 Capitolo: B Pagina B-6

(3) Uso del motore in emergenza simulata

Nel corso di un atterraggio di emergenza simulato è assolutamente vietato lo spegnimento completo del motore.

La simulazione di malfunzionamento del motore deve essere eseguita posizionando la manetta del motore al valore minimo di potenza.

Se l'emergenza motore simulata è effettuata sopra il campo, la manovra può essere completata con l'atterraggio sulla pista.

Se invece la manovra viene eseguita da qualche altra parte, la manovra di emergenza simulata deve essere interrotta non al di sotto di 500 piedi AGL. Per tali casi l'istruttore deve scegliere posti di atterraggio senza ostacoli significativi e lontano da città e villaggi o abitati isolati.

(4) Manovre critiche (stalli, viti, ecc.)

Stalli e viti devono essere completati ad un'altitudine di almeno 3000 ft AGL con l'aereo stabilizzato in volo livellato.

Stalli, viti e ogni altra manovra critica sono severamente vietati su aree abitate.

(5) Uso degli interruttori automatici di sicurezza (Circuit Breaker)

Se un interruttore automatico scatta durante il volo non deve essere resettato a meno che sia necessario farlo per la sicurezza del volo.

In ogni caso non è consentito ripristinare un interruttore automatico relativo al sistema di alimentazione.

Prima di resettare l'interruttore il sistema che lo regola deve essere escluso (OFF).

Il ripristino di un interruttore critico deve essere tentato una sola volta. Nel caso scattasse nuovamente l'interruttore deve essere lasciato disinserito.

Attendere almeno 2 minuti prima di resettare l'interruttore automatico per consentire il suo raffreddamento.

La fonte primaria su come gestire un malfunzionamento rimane comunque sempre il manuale operativo dell'aeromobile.

(6) Istruttore che riprende il controllo del velivolo in situazione critica

Durante l'addestramento l'istruttore deve monitorare continuamente la situazione per garantire in ogni caso almeno il livello minimo di sicurezza del volo senza intervenire sui comandi.

Durante particolari manovre come decollo, atterraggio, manovre inusuali, stalli, viti, l'istruttore deve essere pronto a prendere il controllo dell'aereo, al fine di evitare situazioni pericolose o il superamento dei limiti di manovra che possono essere raggiunti in breve tempo se l'allievo non gestisce la manovra in modo corretto.

in caso di necessità l'istruttore prenderà il controllo aereo dopo aver detto "**Ho il controllo**". A questo punto l'allievo pilota dovrà lasciare i comandi di volo che saranno presi dall'istruttore per effettuare la manovra di recupero.

(7) Verifica della quantità di carburante nei serbatoi

Durante i controlli pre-volo il pilota deve controllare la quantità di carburante a bordo leggendo il suo valore sugli strumenti telelevel di bordo, e controllare poi visivamente il carburante nei serbatoi per verificare che ci sia corrispondenza con la quantità indicata dai telelevels.

(8) Rifornimento

Durante le operazioni di rifornimento il velivolo deve essere parcheggiato in una posizione idonea e libera da ostacoli per un raggio di almeno 10 m (attrezzature a terra, altri aerei, personale, ecc.).

I motori e tutti gli impianti elettrici devono essere spenti, il freno parcheggio deve essere inserito e nessuno (passeggeri o piloti) deve essere a bordo del velivolo durante le operazioni di rifornimento.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM	Data di revisione :..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: B
	Revisione n. 0	Pagina B-7

Prima di iniziare il rifornimento il pilota deve essere sicuro che il personale addetto al rifornimento abbia collegato il velivolo con la presa di terra.

Una volta che il rifornimento è terminato il pilota deve:

- verificare che il cavo di messa terra viene rimosso dal velivolo,
- ricontrollare la corretta chiusura dei tappi del serbatoio,
- verificare che non vi sia alcuna perdita di carburante,
- verificare che il totale indicato dal telelevel sia pari a quello richiesto,
- firmare la ricevuta di consegna carburante.

Prima di spostare il velivolo il pilota deve avere pulito le superfici dell'aeromobile da eventuali perdite di carburante.

(9) Controllo del carburante durante il volo

Durante il volo il Pilota deve controllare periodicamente il consumo di carburante e la sua quantità residua al momento dell'atterraggio deve essere tale da consentire il dirottamento sull'alternato con una ulteriore disponibilità di 30 minuti di volo.

ATTENZIONE

Se per qualsiasi motivo la quantità di carburante a bordo diventa inferiore a 30 minuti il pilota deve richiedere la priorità per l'atterraggio all'agenzia di controllo appropriata e atterrare il più presto possibile al primo aeroporto disponibile.

Nel caso di atterraggio di emergenza a causa di basso livello del carburante il pilota responsabile deve segnalare l'evento all'HT e scrivere una relazione.

(10) Uso dell'aria calda al carburatore

Per l'impiego dell'aria calda nel carburatore si applicano le seguenti regole generali, se non diversamente specificato nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM):

In particolari condizioni atmosferiche, con temperature esterne comprese tra +10 ° C e -35 ° C, è possibile una formazione di ghiaccio nel sistema di aspirazione dei motori a pistoncini che utilizzano il carburatore.

Il raffreddamento è causato dall'alta velocità dell'aria che entra (caduta di pressione) e dall'assorbimento del calore derivante dalla vaporizzazione del combustibile.

La temperatura nella camera di miscelazione può scendere di 20 ° C rispetto all'atmosfera. Se l'aria inalata contiene un'alta percentuale di umidità, può iniziare una formazione di ghiaccio che può aumentare in modo tale da provocare una perdita di potenza.

La perdita di potenza inizia immediatamente quando vi è una riduzione della pressione del collettore. Se questo calo non viene eliminato il motore potrebbe arrestarsi.

L'apporto di aria calda nel carburatore evita la formazione di ghiaccio. Tuttavia una troppo elevata temperatura dell'aria deve essere evitata perché può causare un'eccessiva perdita di potenza e arricchimenti elevati della miscela. Temperature troppo alte dell'aria possono inoltre favorire la detonazione e la pre-accensione.

In decollo

Durante il decollo l'aria calda al carburatore va esclusa. La possibilità di formazione di ghiaccio è molto improbabile, mentre ci sarà certamente una perdita di potenza e la probabilità di detonazione se la temperatura esterna è elevata.

In salita e crociera

In condizioni normali l'aria calda al carburatore va esclusa. In particolari condizioni ambientali (umidità, nuvolosità, nebbia, ecc.) mantenere sotto controllo la pressione del collettore e il valore della temperatura dell'aria. Se una caduta della pressione del collettore non è nota, aprire l'aria calda al carburatore e aprire la manetta. Si avrà un'ulteriore calo della pressione del collettore, dopo di che però la pressione inizierà ad aumentare nuovamente non appena il ghiaccio si scioglie.

	AERoclub SAVONA – Manuale operativo - PARTE B	
	Documento.....AeC. SV-OM	Data di revisione :..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: B
	Revisione n. 0	Pagina B-8

A questo punto impostare l'aria calda in modo da mantenere la temperatura oltre il punto di congelamento

AVVERTENZA

Quando si vola in condizioni di temperatura e di umidità che possono causare la formazione di ghiaccio, si evita il pericolo regolando l'aria calda per mantenere la temperatura oltre l'arco giallo.

AVVERTENZA

Se il motore si spegne a causa della formazione di ghiaccio, l'apertura dell'aria calda, anche se completamente, non si rivelerà efficace. Il ghiaccio non potrà essere eliminato perché l'aria calda non viene aspirata. È pertanto assolutamente necessario utilizzare l'aria calda come misura preventiva.

In Atterraggio

Durante la fase di avvicinamento l'aria calda deve essere impostata su ON. Se è richiesto di ridare la massima potenza (ad esempio durante una riattaccata), l'aria calda dovrà essere impostata su OFF dopo aver aumentato al massimo la potenza.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE C	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: C
	Revisione n. 0	Pagina: C-1

PART C. ROTTA

La presente parte descrive le regole e i riferimenti per la pianificazione di un volo di addestramento. Le norme stabilite dall'Aero Club Savona prendono come riferimento la legislazione ICAO e EASA e la normativa italiana.

L' Aero Club Savona utilizza le seguenti pubblicazioni per le istruzioni e le informazioni relative all'uso degli aeroporti e delle rotte da seguire:

- AIP Italia
- Manuali Jeppesen VFR
- Carte ICAO
- Carte Jeppesen

Le pubblicazioni Jeppesen sono tenute aggiornati da abbonamenti annuali.

La HT è responsabile per attuare l'aggiornamento e tenerli disponibili ai piloti per l'esecuzione dei voli.

C.1 PRESTAZIONI

Quando un pilota pianifica un volo deve calcolare le prestazioni del velivolo relative a tutte le fasi del volo utilizzando le informazioni contenute nel Manuale di Volo (o altro tipo di manuale autorizzato), se non disponibile. L'uso corretto delle tabelle ed i risultati dei calcoli eseguiti dall'allievo pilota sono sempre controllati dall'istruttore di volo.

C.2 PIANIFICAZIONE DEI VOLI

Le regole generali per la pianificazione del volo stabilite dall'Aero Club Savona sono stati descritti al paragrafo a.19.

Le indicazioni in questo paragrafo riguardano la preparazione del piano di volo per una missione di navigazione VFR.

Per ogni volo di addestramento condotto al di fuori delle aree di lavoro e quando richiesto dall'Autorità, deve essere presentato un piano di volo ATS.

Tutti i voli devono essere conformi alle norme indicate nell'allegato 2 dell'ICAO e DOC 4444, le cui copie originali sono presenti nella biblioteca dell'Aero Club Savona.

C.2.1 Carburante

La quantità totale di carburante da imbarcare prima di iniziare un volo di addestramento deve essere almeno quella risultante dalla seguente formula:

Totale carburante imbarcato = Rullaggio + Volo + Riserva totale

Il significato delle definizioni di quantità di combustibile utilizzati nella formula sono:

a) Carburante per il rullaggio

Carburante per il rullaggio è la quantità standard per ciascun tipo di aeromobile corrispondente al combustibile bruciato per:

- avviamento del motore e riscaldamento, e
- rullaggio dal parcheggio alla soglia pista di decollo.

Si presume che tale quantità sia completamente consumata prima del decollo (normalmente il PIC deve considerare 10 minuti di taxi).

b) Carburante per il volo

Il carburante per il viaggio è la quantità di carburante necessaria per volare dall'aeroporto di partenza all'aeroporto di destinazione, calcolata alle condizioni pianificate, compreso il combustibile necessario per:

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE C	
	Documento:.....AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: C Pagina: C-2

- Decollo, accelerazione e salita al livello di crociera iniziale;
- Crociera;
- Discesa all'aeroporto di destinazione, compresa la procedura di atterraggio sulla pista preferenziale;

c) Riserva totale

La riserva totale è la quantità di carburante che si presume essere a bordo al momento dell'atterraggio sull'aeroporto di destinazione. È la somma di:

- carburante per l'alternato, e
- riserva finale di carburante,

Il carburante per l'alternato è la quantità di carburante necessaria per:

- Un mancato avvicinamento all'aeroporto di destinazione, e
- La salita dal mancato avvicinamento al livello / altitudine di crociera, e
- La crociera dalla fine della salita alla fine della discesa, e
- La discesa, l'avvicinamento e atterraggio all'aeroporto alternato.

La riserva finale di carburante è una quantità di carburante per volare 30 minuti a AGL 1.500 m, alla velocità di holding, temperatura normale e al peso stimato di atterraggio.

NOTA: Per gli allievi Solisti l'istruttore responsabile può far aggiungere a sua discrezione un quantitativo supplementare di combustibile alla quantità calcolata secondo con la regola standard di cui sopra.

d) Olio

Il Pilota deve iniziare un volo soltanto se l'olio che si stima di consumare durante il volo permette un atterraggio con una quantità di olio superiore al livello minimo indicato sull'asticina di misurazione dell'olio.

C.2.2 Altitudine minima di sicurezza

Tranne quando necessario per il decollo o l'atterraggio, un volo VFR deve essere volato a una altitudine/livello non inferiore alla quota di volo minima stabilita sul territorio sorvolato, o alle seguenti condizioni, quando l'altitudine minima di volo non è stata stabilita:

- sulle zone collinari o di montagna, ad un livello di almeno 2000 ft sopra il più alto ostacolo che si trova nel raggio di 8 km dalla posizione stimata del velivolo;
- in zone diverse da quella indicata nel precedente punto a), ad un livello di almeno 1000 ft sopra il più alto ostacolo che si trova nel raggio di 8 km dalla posizione del velivolo.

C.2.3 Equipaggiamenti per la navigazione

Non sono richiesti a bordo equipaggiamenti per la navigazione durante lo svolgimento di un volo VFR: la navigazione è del tipo "Stimata ed osservata" quindi condotta con l'ausilio della bussola e dell'orologio ed osservata sulla carta.

E' politica dell'Aero Club Savona di intraprendere un volo VFR con almeno un equipaggiamento di navigazione (ADF, o VOR,GPS) disponibile ed efficiente a bordo. Qualsiasi eccezione a questa regola deve essere concordata dall'istruttore con l'HT prima di iniziare il volo.

C.3 CARICAMENTO

È responsabilità del PIC di verificare che l'aeromobile abbia il peso e il bilanciamento nei limiti durante tutto il volo, assicurando quindi che:

- il peso al decollo sia inferiore al massimo peso al decollo (MTOW), e
- il peso all'atterraggio sia inferiore al massimo peso all'atterraggio (MLW), e
- la posizione del baricentro (CG) sia sempre entro i limiti stabiliti.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE C	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: C
	Revisione n. 0	Pagina: C-3

È inoltre la responsabilità del PIC controllare la corretta distribuzione del carico di bordo e il suo fissaggio.

C.4 MINIME METEO VOLI A DC.

Le seguenti limitazioni meteo sono stabilite per i voli istruzionali a DC:

a) Limiti di vento:

- decollo e atterraggio con componente di vento al traverso massima: quella indicata nel Manuale d'impiego del velivolo, ridotta del 20 % (disposizione ENAC AOT-0041341-9 del 17 Aprile 2014)

b) Turbolenza

- Aree turbolente classificate come "gravi" dovrebbero essere evitati.

c) Formazione di ghiaccio:

- il volo in condizione di ghiaccio è vietato.

d) Volo VFR

L'Istruttore non deve iniziare il decollo a meno che le condizioni meteo attuali e previste lungo il percorso e presso l'aeroporto di destinazione non assicurino il mantenimento delle condizioni VFR come di seguito specificato:

- (1) Entro spazi aerei controllati:
 - CEILING 1.500 Ft. - VISIBILITA ' di 5 km.
- (2) Al di fuori di spazi aerei controllati
 - CEILING 2.000 Ft. - VISIBILITA' 8 km.
- (3) VFR speciale (entro spazi aerei controllati)
 - VISIBILITÀ 1.500 mt. - 1000m CEILING

Il decollo può essere effettuato solo se le condizioni meteo ufficialmente comunicate per la pista in questione sono uguali o superiori di quelle per l'atterraggio.

L'aeroporto alternato deve essere raggiungibile considerando: le condizioni meteo, le altitudini minime di sicurezza lungo il percorso e le limitazioni di altitudine specificate nel AFM.

Un aeroporto è considerato " utilizzabile " quando le informazioni meteo indicano che condizioni meteorologiche attuali e previste dell'aeroporto sono uguali o migliori rispetto ai valori minimi di atterraggio applicabili.

C.5 MINIME METEO VOLI A SP (allievi)

Le minime meteorologiche degli allievi piloti sono le stesse di quelle degli istruttori di volo riportate nel precedente paragrafo C.4 con la seguente eccezione:

a) Durante il volo da solista:

- visibilità generale: 5 km
- ceiling 2000 piedi AGL per i voli locali e 3.000 ft AGL per la navigazione a contatto con il terreno.
- max componente di vento al traverso durante il decollo e l'atterraggio:
 - Primo volo da solista: 5 kts
 - Altri voli da solista: 10 kts

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE C	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: C
	Revisione n. 0	Pagina: C-4

C.6 ROTTE E AREE DI ADDESTRAMENTO

a) Rotte di addestramento

I percorsi da seguire durante il volo di addestramento sono scelti dall'istruttore di volo, che dovrebbe considerare i seguenti elementi:

- Percorso obbligatorio da seguire,
- Aiuti alla navigazione e radio lungo il percorso,
- Caratteristiche del terreno in relazione alle prestazioni del velivolo.
- Aree riservate,
- Aeroporti di emergenza lungo il percorso,
- Condizioni meteorologiche attuali e previste, e possibilità di ricevere aggiornamenti durante il volo,
- Ricerca e salvataggio,
- Disponibilità di Carte aeronautiche aggiornate,
- Aree classificate "Proibite", "Pericolose". "Regolamentate".

Durante i VFR voli di navigazione il pilota deve seguire scrupolosamente gli itinerari di ingresso e uscita VFR dall'aeroporto riportati nell'AIP / Jeppesen VFR.

b) Aree di addestramento per voli locali

I voli di addestramento locali devono essere volati all'interno delle aree di addestramento dell'Aero Club savona evidenziate nella cartine sottostante.

1. Area S-W



	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE C	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: C
	Revisione n. 0	Pagina: C-5

Estensione : da Capo Mele a Sanremo

Quota minima: 1500 ft (3000 ft per esecuzioni stalli, vite incipiente)

Contatto Radio: AFIS Albenga 123,85 o Milano INFO 128,92 (come da istruzioni di Albenga)

Trasponder 7000

2. Area N-E



Estensione : da Loano a Bergeggi

Quota minima: 1500 ft (3000 ft per esecuzioni stalli, vite incipiente)

Contatto Radio: AFIS Albenga 123,85 o Genova APP 119,60 (come da istruzioni di Albenga)

Trasponder 7000 o altro codice richiesto da Genova APP

c) Aeroporti utilizzati

Riferirsi al paragrafo A.22

Durante i voli di navigazione il pilota deve seguire scrupolosamente gli itinerari di ingresso e uscita VFR dell'aeroporto riportati nell'AIP / Jeppesen VFR.



AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE C

Documento:.....AeC SV-OM

Data di revisione:.....26/10/2016

Edizione n. 1

Capitolo: C

Revisione n. 0

Pagina: C-6

Pagina intenzionalmente bianca

Aeroclub Savona

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE D	
	Documento:.....AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di revisione:.....26/10/2016 Capitolo: D Pagina: D-1

PART D. ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE

In questa parte sono riportate le responsabilità e i doveri che l'AM assegna all' HT per garantire che tutto il personale sia a conoscenza delle regole e delle procedure relative all'esercizio delle loro funzioni.

D.1 PERSONALE RESPONSABILE PER LO STANDARD E LA COMPETENZA DEL PERSONALE DI VOLO

All'HT è assegnata dall'AM la responsabilità del controllo e del mantenimento degli standard e delle competenze degli istruttori teorici e di volo.

In particolare ha i seguenti compiti e responsabilità:

- Eseguire la selezione di un nuovo istruttore ;
- Pianificare e gestire i corsi di aggiornamento periodici degli istruttori;
- Pianificare e gestire l'addestramento e la standardizzazione degli istruttori;
- Eseguire dei controlli periodici di standardizzazione;
- Pianificare l'addestramento di miglioramento della posizione degli istruttori quando richiesto dall' Accountable Manager.

D.2 SELEZIONE ISTRUTTORI

a) Selezione degli istruttori di teoria

L'HT deve controllare che prima del suo impiego l'istruttore di teoria sia adeguatamente qualificato. In particolare dovrà verificare che l'istruttore di teoria abbia:

- (1) una conoscenza adeguata della materia che insegnerà,
- (2) sia in grado di utilizzare tecniche di istruzione appropriate.

Prima della nomina agli istruttori di teoria sarà richiesto di dimostrare la loro competenza tenendo una lezione di prova nella materia che dovranno insegnare e dimostrare la familiarità per la registrazione dei record relativi agli allievi.

b) Selezione degli istruttori di volo

L'HT deve controllare che prima del suo impiego l'istruttore di volo sia adeguatamente qualificato. In particolare dovrà verificare che l'istruttore di volo abbia:

- (1) le conoscenze teoriche e di esperienza adeguate per l'istruzione di volo richiesta;
- (2) abbia già praticato tecniche di istruzione nelle manovre e procedure di volo che dovrà insegnare
- (3) sia in grado di utilizzare tecniche di istruzione appropriate;
- (4) dimostri la capacità di insegnamento nei settori in cui l'istruzione di volo deve essere determinato, compresi i pre-volo, post-volo e l'istruzione a terra.

Prima della nomina all'istruttore di volo sarà richiesto di dimostrare la sua competenza:

- tenendo un briefing su una delle missioni di volo che impartirà,
- effettuando un volo di addestramento con un allievo sotto la supervisione dell'HT.
- Per la compilazione e registrazione dei record relativi agli allievi.

D.3 ADDESTRAMENTO INIZIALE

a) Addestramento iniziale degli istruttori di teoria

L'addestramento iniziale di un Istruttore di teoria viene eseguito dall'HT e dal Responsabile della Sicurezza che tratteranno i seguenti argomenti:

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE D	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: D
	Revisione n. 0	Pagina: D-2

- (1) La politica dell'Aero Club Savona,
- (2) Manuale Operativo,
- (3) Manuali di addestramento,
- (4) Manuale di monitoraggio della conformità,
- (5) Manuale di gestione della sicurezza,
- (6) Gestione di un corso di addestramento teorico,
- (7) Test,
- (8) Rapporti.

L'addestramento iniziale di un istruttore di teoria dura normalmente tre ore e deve essere registrato dall'HT.

b) Addestramento iniziale di un istruttore di volo (FI)

L'addestramento iniziale di un FI viene eseguito dall'HT, e dal Responsabile della Sicurezza che tratteranno i seguenti argomenti:

- (1) La politica dell'Aero Club Savona,
- (2) Manuale Operativo,
- (3) Manuali di addestramento,
- (4) Manuale di controllo della conformità,
- (5) Manuale di gestione della sicurezza,
- (6) Gestione di un corso di addestramento teorico,
- (7) Tecniche di svolgimento di un Briefing,
- (8) Controlli di Progresso,
- (9) Rapporti.

L'addestramento iniziale di un istruttore di volo dura normalmente sei ore e deve essere registrato dall'HT.

c) Restrizioni per un istruttore di volo ^{FCL.910.FI}

Le seguenti restrizioni vengono applicate agli istruttori di volo:

- (1) L'istruttore di volo con meno di 100 ore istruzionali all'attivo, deve condurre l'istruzione di volo sotto la supervisione di un FI, designato per questo scopo, nei seguenti casi:
 - per il rilascio di una LAPL o PPL;
 - per il rilascio della abilitazione per classe o per tipo su velivoli singolo pilota monomotori;
- (2) Nel caso del precedente sotto paragrafo (1), l'istruttore non ha il privilegio di autorizzare allievi piloti a condurre i primi voli da solista e i primi voli di navigazione da solista.
- (3) Le limitazioni sono rimosse dal certificato quando l'istruttore ha completato almeno 100 ore di istruzione di volo su velivoli e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 25 voli di allievo solista;

D.4 ADDESTRAMENTO RICORRENTE

Gli istruttori sono tenuti a partecipare a corsi di aggiornamento annuali per assicurare che i loro livelli di istruzione siano aggiornati.

a) Corsi di aggiornamento per Istruttori di teoria

Il Corso di aggiornamento per istruttori di teoria sarà fatto una volta all'anno in occasione dell'inizio di un corso teorico.

Il corso sarà tenuto dall' HT che tratterà tutti o parte dei seguenti argomenti:

- (1) Aggiornamento della politica dell'Aero Club Savona,
- (2) Aggiornamento del Manuale Operativo e dei Manuali di addestramento,
- (3) Aggiornamento del Manuale di Controllo Conformità,
- (4) Risultati e proposte di miglioramento dei Corsi teorici.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE D	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: D
	Revisione n. 0	Pagina: D-3

Il corso di aggiornamento degli istruttori teorici deve essere registrato utilizzando il modulo riportato in annesso " D" e conservato nella " cartella personale degli istruttori .

b) Corsi di aggiornamento per istruttori di volo

Oltre all'addestramento stabilito dalla parte FCL per il rinnovo/reintegro di un FI, che sarà fatto presso una ATO autorizzata a tal fine, gli istruttori di volo dovranno partecipare una volta all'anno ad un corso di aggiornamento interno che sarà tenuto dall' HT, e dal Responsabile della Sicurezza che tratteranno tutti o parte dei seguenti argomenti:

- (1) Aggiornamento della politica dell'Aero Club savona,
- (2) Aggiornamento del Manuale Operativo e dei Manuali di addestramento,
- (3) Aggiornamento del Manuale di Controllo Conformità,
- (4) Aggiornamento del Manuale di Gestione della Sicurezza,
- (5) Risultati e miglioramenti dei corsi di volo.

Il corso di aggiornamento degli istruttori di volo deve essere registrato utilizzando il modulo riportato in annesso " D" e conservato nella " cartella personale dli istruttori .

D.5 ADDESTRAMENTO DI STANDARDIZZAZIONE

a) Standardizzazione degli Istruttori di teoria

Per assicurare la standardizzazione degli istruttori di teoria, l'HT deve controllare e discutere con gli insegnanti il contenuto delle lezioni e i risultati dei controlli teorici intermedi e finali.

E' responsabilità dell' HT di partecipare in modo casuale a una lezione e di valutare il metodo di insegnamento e l'uso degli strumenti di addestramento.

Gli insegnanti sono invitati a riferire all' HT qualsiasi suggerimento che possa migliorare la pianificazione e il contenuto delle lezioni e dei metodi di insegnamento.

(1) Orari dei corsi, turni degli istruttori e cambiamenti di programma.

Tenuto conto di quanto stabilito nei manuali di addestramento per i corsi di teoria, l'HT predisporrà il programma di istruzione dell'intero corso rispettando le limitazioni di impiego degli istruttori di teoria. La presenza di un istruttore deve essere sempre garantita durante lo svolgimento dei corsi, in modo da poter coordinare eventuali variazioni al programma dovute a circostanze non previste.

(2) Standardizzazione delle lezioni di teoria

Nello svolgimento di un corso teorico l'insegnante, pur mantenendo l'autonomia di insegnamento, è tenuto a strutturare le lezioni in accordo a quanto previsto dalla Parte FCL e secondo la seguente metodologia:

- spiegazione degli argomenti previsti dalla lezione nel modo più efficace possibile, utilizzando gli ausili didattici disponibili,
- discussione e coinvolgimento degli studenti, domande,
- esecuzione di questionari per il consolidamento dei concetti fondamentali.

Tenendo conto che è normalmente possibile riunire gli argomenti in sezioni, è consigliabile che l'istruttore faccia eseguire un test al termine di ogni sezione al fine di controllare il livello di apprendimento della classe. I test devono essere registrati e conservati nella cartella personale dell'allievo

(3) Gestione delle presenze durante il corso

All'inizio di ogni lezione gli istruttori di teoria devono far firmare agli studenti i fogli di presenza che si trovano nel registro delle lezioni. Gli istruttori dovranno poi completare l'inserimento dei dati nel registro delle lezioni riportando la data, il tipo di corso, i tempi e gli argomenti svolti durante la lezione.

(4) Gestione della classe

Agli istruttori di teoria è richiesto di fare un uso intensivo degli ausili didattici che facilitano l'apprendimento e che sono disponibili in aula (computer, lavagna luminosa, videotape) -

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE D	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: D
	Revisione n. 0	Pagina: D-4

Gli istruttori di teoria sono tenuti a segnalare, appena possibile all'HT o alla Segretaria eventuali malfunzionamenti o difetti delle attrezzature di cui sopra.

Gli istruttori di teoria sono anche responsabili del controllo del comfort della classe, (riscaldamento, condizionamento, illuminazione), riferendo tempestivamente all'HT eventuali carenze.

(5) Aggiornamento delle conoscenze professionali

Gli istruttori sono tenuti a mantenersi aggiornati, per quanto possibile, negli argomenti attinenti alla loro materia di insegnamento.

b) Standardizzazione degli istruttori di volo

Al fine di garantire una standardizzazione adeguata degli istruttori di volo l'HT deve controllare periodicamente la compilazione dei rapporti di missione scritti dagli istruttori di volo e controllare la loro corretta compilazione.

L'HT deve anche partecipare in modo casuale in qualità di osservatore ad un volo di addestramento per verificare che:

- i briefing siano fatti correttamente,
- gli esercizi eseguiti durante il volo siano in accordo con quanto stabilito dai programmi,
- il metodo di insegnamento sia in conformità con gli standard.

c) Deontologia professionale

L'istruttore di volo deve:

- controllare sempre la sua condizione fisica e mentale prima di ogni missione di volo,
- controllare sempre la validità della sua licenza e delle abilitazioni, e la validità del controllo medico,
- tenersi aggiornato per quanto riguarda l'addestramento pratico e teorico,
- rispettare rigorosamente l'orario di servizio e, in caso di indisponibilità, informare immediatamente la segreteria, in modo da causare il minor danno possibile agli allievi,
- mantenere il decoro per quanto riguarda l'abbigliamento e il modo di comportarsi durante il servizio.

d) Rapporti con gli studenti

La politica dell'Aero Club Savona dà grande importanza al rapporto con gli allievi.

Deve comunque essere sempre garantito che a bordo del velivolo durante l'addestramento, l'istruttore è il responsabile del volo e dell'addestramento. Tale autorità non deve mai trasformarsi in autoritarismo.

Data la grande varietà di allievi, considerati dal punto di vista della cultura personale, carattere, età, posizione sociale, ecc., l'istruttore deve adattare di volta in volta il suo comportamento, in modo da mettere sempre gli allievi a proprio agio.

In caso di controversia con un allievo, soprattutto quando questa interessa la progressione dell'addestramento, l'HT, se lo riterrà necessario, potrà effettuare il cambio dell'istruttore.

e) Sicurezza del volo

Prima di iniziare una missione di addestramento, l'istruttore deve verificare:

- Aeronavigabilità dell'aeromobile,
- Peso e bilanciamento,
- Combustibile necessario,
- Documentazione di bordo.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE D	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: D
	Revisione n. 0	Pagina: D-5

La effettuazione in volo delle manovre di addestramento richieste dal programma deve essere effettuata esclusivamente nell'area di addestramento specificata nel manuale operativo. Particolare attenzione deve essere prestata alla quota minima di sicurezza.

Durante le missioni di navigazione l'istruttore deve controllare e valutare la pianificazione.

f) Condotta standard di una missione di addestramento

La struttura di una missione di addestramento è la seguente:

(1) Briefing

Durante il quale vanno esaminati tutti gli aspetti teorici e pratici delle manovre previste dalla missione. Va evidenziata la sequenza delle manovre e le loro limitazioni, come riportato nel manuale di addestramento dei relativi tipi di corsi.

Il briefing viene tenuto normalmente nella sala di navigazione, dove l'istruttore può utilizzare tutti i sussidi didattici disponibili.

(2) In volo

In volo l'istruttore dimostrerà le manovre da svolgere. L'esecuzione deve essere sempre preceduta dalla loro descrizione e dimostrazione.

Dopodiché lo studente dovrà ripetere l'esercizio e l'istruttore suggerirà eventuali correzioni.

Successivamente la manovra dovrà essere ripetuta dallo studente senza alcun intervento da parte dell'istruttore.

Questa sequenza andrà ripetuta fino a quando sarà raggiunto lo standard richiesto.

L'istruttore deve rispettare la programmazione dell'addestramento stabilita nel manuale di addestramento (sequenza e tipo di manovre), eseguendola il più possibile secondo la sequenza stabilita.

(3) Debriefing

Dopo il volo è necessario che istruttore discuta con lo studente la missione svolta, evidenziando errori e difficoltà, se del caso, in modo che nel prossimo volo, lo studente possa superare con successo la missione.

(4) Compilazione dei documenti di addestramento e QT.

Al termine di ogni missione di addestramento, l'istruttore deve compilare il rapporto di missione e il registro personale dei voli dello studente, sia per quanto riguarda la missione appena fatta, sia per quanto riguarda la sintesi voli, in modo da tenere sempre aggiornata la situazione dell'addestramento.

Il QT deve essere completato nelle previste caselle prima del volo, e poi completato al termine del volo con i dati di volo della missione, segnalando eventuali guasti o malfunzionamenti dei sistemi di bordo. (La compilazione è a cura dell'allievo con la supervisione dell'istruttore)

D.6 CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

I controlli di professionalità degli Istruttori di volo sono eseguiti da un esaminatore di volo (FE) autorizzato da ENAC a tale scopo.

D.7 AGGIORNAMENTO DELL'ADDESTRAMENTO

Se un istruttore soddisfa i requisiti di qualificazione e di esperienza stabiliti per il ruolo svolto, un istruttore non sarà limitato al solo ruolo di istruttore di volo (FI), ma potrà anche essere impiegato per le abilitazioni per classe (CR) e i rinnovi e reintegri di tali abilitazioni.

Il conseguimento di nuove abilitazioni da parte di un istruttore è auspicato dall'Aero Club Savona che potrà applicare condizioni favorevoli per svolgere il tipo di corso necessario.

D.8 NORME DI VALUTAZIONE DEL PERSONALE

La valutazione della standardizzazione degli istruttori di teoria e di volo viene effettuata una volta all'anno dall'HT per determinare i livelli di conoscenza di:

- Tipi di operazioni dell'Aero Club Savona,

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE D	
	Documento:.....AeC SV-OM	Data di revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: D
	Revisione n. 0	Pagina: D-6

- Manuale operativo e manuali di addestramento,
- Manuale di controllo della conformità,
- Procedure ,
- Documenti EASA (generale).

Le valutazioni saranno fatte utilizzando un questionario a risposta multipla con almeno 30 domande.

I risultati del test saranno poi discussi con gli istruttori, che saranno invitati a suggerire commenti e miglioramenti del sistema di valutazione.

Aeroclub Savona

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 0

OPERAZIONI VOLO NON COMMERCIALI CON AEROMOBILI A MOTORE NON COMPLESSO

PARTE - NCO

AEROCLUB SAVONA ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO

Sede Legale e sede Operativa:
Aeroporto di Villanova d'Albenga
17038 VILLANOVA D'ALBENGA
Tel. +39 0182.582.919; Fax. +39 0182.582.695
info@aeroclubsavona.it

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 1

OPERAZIONI VOLO NON COMMERCIALI CON AEROMOBILI A MOTORE NON COMPLESSO

Le disposizioni contenute sono valide per tutte le attività di volo svolte dall'Aero Club di Savona:

- a. addestramento per il conseguimento di licenze o abilitazioni
- b. attività svolte da soci piloti, già in possesso di licenza, per voli di allenamento e turismo.

Aeroclub Savona

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 2

DEFINIZIONI

1. «*aeromobile (velivolo) a motore complesso*» è un velivolo con massa massima certificata al decollo superiore a 5.700 Kg, certificato per una configurazione massima di posti superiore a diciannove, certificato per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti o dotato di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica;
2. «*aeromobile ELA1*», indica il seguente aeromobile leggero europeo con pilota: un velivolo con una massa massima al decollo (MTOM) inferiore o pari a 1 200 kg, non classificato come aeromobile a motore complesso;
3. «*aeromobile ELA2*», indica il seguente aeromobile leggero europeo con pilota: un velivolo con una massa massima al decollo (MTOM) inferiore o pari a 2.000 kg, non classificato come aeromobile a motore complesso;
4. «*aeromobile LSA*», si intende un aeroplano sportivo leggero con le seguenti caratteristiche:
 - massa massima al decollo (MTOM) non superiore a 600 Kg
 - una velocità massima di stallo (VSO) nella configurazione di atterraggio non superiore a 45 nodi di velocità calibrata alla massa massima certificata e al centro di gravità più critico del velivolo;
 - un numero massimo di posti disponibili pari a due persone, compreso il pilota;
 - un motore singolo senza turbine, dotato di propulsore
 - una cabina non pressurizzata,
5. «*aeroporto adeguato*», aeroporto sul quale può operare un aeromobile tenuto conto dei requisiti prestazionali applicabili e delle caratteristiche della pista;
6. «*aerodromo agibile dal punto di vista meteorologico*» un aerodromo adeguato nel quale, per quanto riguarda il tempo di utilizzo previsto, i rapporti meteorologici, o le previsioni, o l'eventuale combinazione di entrambi, indicano che le condizioni meteorologiche saranno uguali o superiori ai minimi operativi richiesti per l'aerodromo e i rapporti sulle condizioni di superficie della pista indicano che è possibile un atterraggio sicuro;
7. «*aeroporto alternato al decollo*», un aeroporto alternato in cui può atterrare un aeromobile in caso si renda necessario poco dopo il decollo e non sia possibile utilizzare l'aeroporto di partenza;
8. «*aeroporto alternato in rotta (ERA)*», un aeroporto adeguato lungo la rotta, che può essere richiesto durante la fase di pianificazione del volo;
9. «*aeroporto ERA combustibile*», un aeroporto alternato in rotta scelto allo scopo di ridurre il combustibile per le necessità contingenti;
10. «*aeromobile*», qualsiasi apparecchio in grado di sostenersi nell'atmosfera grazie a reazioni dell'aria diverse dalle reazioni dell'aria sulla superficie terrestre;
11. «*area congestionata*», con riferimento a un'area metropolitana, a una cittadina o a un insediamento si definisce «Area congestionata» ogni area utilizzata in misura prevalente per uso residenziale, commerciale o ricreativo;
12. «*ambiente ostile*»:
 - a) ambiente nel quale:
 - un atterraggio forzato non può essere compiuto in sicurezza per l'inadeguatezza della superficie;
 - i tempi di risposta e la capacità di ricerca e salvataggio non sono assicurati in modo congruo con l'esposizione prevista; o
 - c'è un rischio inaccettabile di danni a persone o proprietà in superficie;

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 3

- b) in ogni caso, le seguenti aree:
 - per operazioni su specchi d'acqua, l'area di mare aperto a Nord di 45N e a Sud di 45S, delimitate dalle autorità dello Stato interessato;
 - le zone di un'area congestionata, prive di aree idonee per un atterraggio di emergenza in sicurezza;

13. «*ambiente non ostile*», un ambiente nel quale:

- a) può essere effettuato un atterraggio forzato in sicurezza;
- b) i tempi di risposta e la capacità di ricerca e salvataggio sono assicurati in modo congruo con l'esposizione prevista.

In ogni caso, le parti di area congestionata dove sono presenti aree adeguate per poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, possono essere considerate non ostili;

14. «*atterraggio forzato in sicurezza*», un atterraggio o ammaraggio inevitabile effettuato con la ragionevole aspettativa che non siano procurati danni alle persone a terra o a bordo dell'aeromobile ;

15. «*avvicinamento a vista*», un avvicinamento in cui tutta o parte della procedura di avvicinamento strumentale non viene completata e l'avvicinamento stesso viene effettuato con riferimento visivo costante al terreno;

16. «*base delle nubi*», l'altezza della base della più bassa copertura di nuvole osservata o prevista nella vicinanza di un aeroporto o di un sito operativo, o all'interno di una specifica area di operazioni, misurata normalmente al di sopra dell'elevazione aeroportuale o, in caso di operazioni fuori costa, sopra il livello medio del mare;

17. «*carico pagante*», la massa totale dei passeggeri, bagagli, carico ed equipaggiamenti specialistici trasportati a mano, compresa la zavorra;

18. «*circuitazione a vista (circling)*», la fase di un avvicinamento strumentale condotta a vista per portare un aeromobile in posizione per l'atterraggio su una pista collocata in modo tale da non consentire un avvicinamento diretto;

19. «*combustibile per le necessità contingenti (contingency fuel)*», la quantità di combustibile necessario per far fronte a circostanze impreviste che possono influenzare il consumo di combustibili fino all'aeroporto di destinazione;

20. «*distanza di atterraggio disponibile (LDA)*», la lunghezza di pista dichiarata disponibile dallo Stato dell'aeroporto e idonea per la corsa a terra del velivolo durante l'atterraggio;

21. «*distanza disponibile per il decollo (TODA)*» la lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo più la lunghezza dell'area libera dagli ostacoli disponibile posta sul prolungamento della pista;

22. «*distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA)*», la lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo più zona d'arresto, a condizione che tale zona d'arresto sia dichiarata disponibile dallo Stato dell'aeroporto e sia in grado di sopportare la massa del velivolo nelle condizioni operative prevalenti;

23. «*lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA)*», la lunghezza della pista dichiarata disponibile dallo Stato dell'aeroporto e idonea per la corsa a terra di un velivolo in decollo;

24. ai fini della classificazione dei passeggeri:

- a) «*adulto*», una persona di età uguale o superiore a 12 anni;
- b) «*bambino/bambini*», una persona di età uguale o superiore a 2 anni, ma inferiore a 12 anni;
- c) «*neonato*», persona di età inferiore a 2 anni;

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 4

25. «*fasi critiche del volo*» la corsa di decollo, la traiettoria di volo in decollo, l'avvicinamento finale, il mancato avvicinamento, l'atterraggio compresa la decelerazione in pista e qualsiasi altra fase del volo a discrezione del pilota in comando o del comandante;
26. «*fermo macchina*», il divieto formale impartito a un aeromobile di decollare e l'adozione delle misure a tal fine necessarie;
27. «*ispezione di rampa*», l'ispezione di un aeromobile, delle qualifiche dell'equipaggio di volo e di cabina e della documentazione di volo per la verifica di rispondenza ai requisiti applicabili;
28. «*massa operativa a vuoto*», la massa totale dell'aeromobile destinato a un tipo specifico d'impiego meno il combustibile consumabile e il carico pagante;
29. «*massa al decollo*», la massa comprendente l'insieme delle cose e delle persone trasportate all'inizio della corsa di decollo per i velivoli;
30. «*membro d'equipaggio*», una persona assegnata da un operatore a svolgere dei compiti a bordo dell'aeromobile;
31. «*metodi alternativi di rispondenza*», i metodi che propongono un'alternativa ai metodi accettabili di rispondenza esistenti o quelli che propongono nuovi metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative per il quale non sono stati adottati dall'Agenzia metodi accettabili di rispondenza corrispondenti;
32. «*metodi accettabili di rispondenza (AMC)*», norme non vincolanti adottate dall'Agenzia per illustrare i metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative;
33. «*notte*», il periodo compreso fra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile o altro periodo di tempo compreso tra il tramonto e l'alba, così come previsto dalla pertinente autorità, come definito dallo Stato membro;
34. «*operazione di avvicinamento di Categoria I (CAT I)*», un avvicinamento e atterraggio strumentale di precisione che utilizza un sistema di atterraggio strumentale (ILS), un sistema di atterraggio a microonde (MLS), GLS [sistema di atterraggio basato su un sistema globale di navigazione satellitare/sistema di incremento a terra (GNSS/GBAS)], avvicinamento radar di precisione (PAR) o GNSS usando un sistema satellitare di incremento di accuratezza (SBAS) con un'altezza di decisione (DH) non inferiore a 200 ft e una portata visiva di pista (RVR) non inferiore a 550 m per velivoli e 500 m per elicotteri;
35. «*operazione di Categoria II (CAT II)*», un avvicinamento e atterraggio strumentale di precisione che utilizza ILS o MLS con:
 - a) DH inferiore a 200 ft ma non inferiore a 100 ft; e
 - b) RVR non inferiore a 300 m;
36. «*operazione di Categoria IIIA (CAT IIIA)*», un avvicinamento e atterraggio strumentale di precisione che utilizza ILS o MLS con:
 - a) DH inferiore a 100 ft; e
 - b) RVR non inferiore a 200 m;
37. «*operazione di Categoria IIIB (CAT IIIB)*», un avvicinamento e atterraggio strumentale di precisione che utilizza ILS o MLS con:
 - a) DH inferiore a 100 ft, o senza DH; e
 - b) RVR inferiore a 200 mt ma non inferiore a 75 m;
38. «*operazioni di avvicinamento non di precisione (NPA)*», un avvicinamento strumentale con un'altezza minima di discesa (MDH) o altezza di decisione (DH), non inferiore a 250 ft e una portata visiva di pista/visibilità meteorologica convertita (RVR/CMV) non inferiore a 750 m per velivoli;

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 5

39. «operazioni fuori costa», operazioni che richiedono di norma l'effettuazione di una parte sostanziale del volo su zone di mare da o per località fuori costa;
40. «pilota in comando», il pilota designato come responsabile e incaricato della condotta sicura del volo. Nel solo ambito delle operazioni di trasporto aereo commerciale, il pilota in comando è identificato anche con il termine di «comandante»;
41. «pista umida», una pista la cui superficie non è asciutta, ma l'umidità non le conferisce un aspetto lucido;
42. «pista asciutta», una pista che non è né bagnata, né contaminata e comprende le piste pavimentate appositamente preparate con una pavimentazione rigata o porosa e mantenute in modo da conservare un coefficiente di frenatura efficace come su pista asciutta anche in presenza di umidità;
43. «pista bagnata», una pista la cui superficie è ricoperta d'acqua o equivalente, in quantità inferiore alla definizione di «pista contaminata» o quando l'umidità in superficie è sufficiente a renderla riflettente, senza però provocare estese aree di acqua stagnante.
44. «pista contaminata», una pista è detta contaminata quando più del 25 % dell'area della superficie della pista all'interno della lunghezza richiesta e della larghezza utilizzata e ricoperta dai seguenti elementi:
 - a) uno strato d'acqua di oltre 3 mm (0,125 in) o di neve fondente o neve in polvere equivalente a oltre 3 mm (0,125 in) di acqua;
 - b) neve che è stata compressa in modo da formare una massa compatta che resiste a ulteriori compressioni mantenendosi unita o rompendosi a pezzi se si tenta di toglierla (neve compatta); o
 - c) ghiaccio, compreso il ghiaccio acquoso;
45. «portata visiva di pista (RVR)», la distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull'asse pista, può distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l'asse;
46. «punto di decisione per l'atterraggio (LDP)», il punto utilizzato per determinare le prestazioni d'atterraggio dal quale, se viene identificata un'avaria motore, l'atterraggio può essere continuato in sicurezza o l'atterraggio viene interrotto;
47. «procedura antighiaccio», nel caso di procedure a terra, una procedura che assicura protezione contro la formazione di brina o ghiaccio e l'accumulo di neve sulle superfici trattate dell'aeromobile per un periodo limitato di tempo (tempo di tenuta);
48. «sentiero di decollo», il sentiero verticale e orizzontale, con il motore critico non operativo, da un punto specificato nel decollo per i velivoli fino a 1 500 ft sopra la superficie e per gli elicotteri fino a 1 000 ft sopra la superficie;
49. «sito operativo», un sito, diverso da un aeroporto, scelto dall'operatore o dal pilota in comando o dal comandante per l'atterraggio, il decollo e/o le operazioni di carico esterno;
50. «sghiacciamento», nel caso di procedure a terra, una procedura per mezzo della quale brina, ghiaccio, neve o fanghiglia vengono rimossi da un aeromobile per ottenere una superficie pulita;
51. «velivolo terrestre», aeromobile ad ala fissa che è progettato per il decollo e l'atterraggio su terra e include gli anfibi quando sono utilizzati come velivoli terrestri;
52. «volo VFR speciale», un volo VFR autorizzato dal controllo del traffico aereo a operare in una zona controllata in condizioni meteorologiche inferiori a VMC;

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 6

53. «*velivolo*», un aeromobile ad ala fissa a motore più pesante dell'aria, sostenuto in volo dalla reazione dinamica dell'aria sulle sue ali;
54. <*volo introduttivo*>, un volo effettuato dietro compenso o altro titolo oneroso consistente in un viaggio aereo di breve durata, offerto da un'organizzazione di addestramento approvata o da un'organizzazione creata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, a condizione che l'aeromobile sia operato dall'organizzazione a titolo di proprietà o in "Dry Lease" (noleggio senza equipaggio), che il volo non produca utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione e che qualora vi partecipino soggetti terzi rispetto all'organizzazione, tali voli rappresentino solo una attività marginale di quest'ultima
55. "*volo di competizione*", attività nella quale l'aeromobile è utilizzato per gare o competizioni aeree, nonché quando l'aeromobile viene utilizzato per praticare gare o competizioni aeree e per raggiungere o abbandonare luoghi dove si svolgono gare o competizioni, a condizione che il compenso o qualsiasi titolo oneroso versato per tali voli sia limitato al recupero dei costi diretti ed ad un contributo proporzionati ai costi annuali
56. "*volo dimostrativo*", attività di volo effettuata deliberatamente a scopo di esibizione o intrattenimento nell'ambito di un evento oggetto di pubblicità aperto al pubblico, anche quando l'aeromobile è utilizzato a scopo di esercitazione per tale attività e quando viene utilizzato per raggiungere o abbandonare l'evento oggetto di pubblicità, a condizione che il compenso o qualsiasi titolo oneroso versato per tali voli sia limitato al recupero dei costi diretti ed ad un contributo proporzionati ai costi annuali
57. "*voli in compartecipazione finanziaria* " attività di volo effettuata da parte di privati a condizione che il costo diretto sia condiviso da tutti gli occupanti dell'aeromobile, incluso il pilota e che il numero di persone che condividono i costi diretti sia limitato a sei
58. «*utente*», ogni persona fisica o giuridica, avente o meno scopo di lucro, o ogni ente riconosciuto avente o meno personalità giuridica;

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 7

CAPO A : PRESCRIZIONI GENERALI

A.1 AUTORITA' COMPETENTE ^{NCO.GEN.100}

Per l' Aero Club di Savona l'autorità competente è l'ENAC, sia che trattasi di aeromobili registrati in Italia che per aeromobili registrati in altro stato membro.

A.2a VOLI INTRODUTTIVI ^{NCO.GEN.103}

"volo introduttivo", è un volo effettuato dietro compenso o altro titolo oneroso consistente in un viaggio aereo di breve durata, offerto da un'organizzazione di addestramento approvata o da un'organizzazione creata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, al fine di attirare nuovi tirocinanti o nuovi membri;

I voli introduttivi di cui sopra vengono effettuati in conformità a quanto segue:

- iniziare e concludersi nello stesso aerodromo o sito operativo;
- essere operati in VFR di giorno;
- essere condotti esclusivamente da piloti istruttori dell'Aeroclub di Savona (disposizione Enac 32/DG del 07/11/2014)

A.2b VOLI IN COMPARTICIPAZIONE FINANZIARIA

I soci piloti dell'Aero Club di Savona possono svolgere voli in compartecipazione finanziaria da parte di altri soci o da parte di privati, a condizione che il costo diretto sia condiviso da tutti gli occupanti dell'aeromobile, incluso il pilota e che il numero delle persone che condividono i costi diretti sia limitato a sei.

Il pilota responsabile del volo risponde verso l'amministrazione dell'Aero Club di Savona.

A.2c VOLI DIMOSTRATIVI E DI COMPETIZIONE

L'Aero club di Savona non effettua con i propri velivoli attività in titolo, come definiti.

A.3 RESPONSABILITA' E AUTORITA' DEL PILOTA IN COMANDO ^{NCO.GEN.105 – GM1 NCO.GEN.105}

(nei voli istruzionali a DC il pilota in comando è l'istruttore di volo)

a). il pilota in comando è responsabile dal momento che il velivolo è pronto a muovere, fino all'arresto del motore al termine del volo:

- della sicurezza dell'aeromobile e di tutti i membri d'equipaggio, passeggeri e merci a bordo
- di iniziare, continuare, terminare o dirottare un volo nell'interesse della sicurezza
- di assicurare che siano osservate tutte le procedure operative e liste dei controlli
- di iniziare un volo soltanto se è certo che siano osservate tutte le limitazioni operative, come segue:
 - l'aeromobile sia aeronavigabile
 - l'aeromobile sia debitamente immatricolato
 - gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per il volo da svolgere siano installati e operativi sull'aeromobile (vedasi successiva norma " Equipaggiamento minimo per il volo " NCO.IDE.A.105)
 - la massa dell'aeromobile e il baricentro siano tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti prescritti nella documentazione di aeronavigabilità
 - tutto l'equipaggiamento, i bagagli, siano sistemati correttamente e fissati in modo sicuro e sia possibile una evacuazione di emergenza

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 8

- siano rispettate le limitazioni operative dell'aeromobile, come specificato nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM)

- (5). di non iniziare un volo qualora non sia in grado di svolgere i propri compiti per una qualunque causa, per esempio lesioni, malattia, affaticamento o gli effetti di sostanze psicoattive
- (6). di non continuare un volo oltre il più vicino aerodromo o sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico qualora la sua capacità di svolgere i propri compiti sia significativamente ridotta da cause quali affaticamento, malattia o mancanza di ossigeno
- (7). di decidere se accettare o meno un aeromobile con anomalie in base alla lista delle deviazioni di configurazione (CDL) o alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), a seconda dei casi
- (8). di registrare i dati relativi all'utilizzo e tutti i difetti noti o sospetti dell'aeromobile al termine del volo, o di una serie di voli, nel quaderno tecnico

b). il pilota in comando appena possibile segnala all'unità dei servizi del traffico aereo le eventuali condizioni meteorologiche o di volo pericolose incontrate che potrebbero incidere sulla sicurezza di altri aeromobili.

c). il pilota in comando effettua, in una situazione di emergenza che costituisca un pericolo per il volo o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo, effettua tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. In questi casi può deviare da regole , procedure operative e metodi stabiliti .

Qualora tali azioni comportino una violazione dei regolamenti o delle procedure locali, il comandante ha la responsabilità di informare immediatamente l'autorità locale competente.

d). Durante il volo, il pilota in comando deve:

- 1) tenere la cintura di sicurezza allacciata e
- 2) mantenere sempre i comandi dell'aeromobile .

e) Nei casi di interferenza illecita, il pilota in comando trasmette senza indugio la relativa segnalazione all'autorità competente e informa l'autorità locale designata.

f) Il pilota in comando comunica all'autorità appropriata più vicina, il più rapidamente possibile, qualsiasi incidente che coinvolga l'aeromobile e che provochi feriti gravi o morti o gravi danni all'aeromobile o a beni.

A.4 CONFORMITA' A LEGGI , REGOLAMENTI E PROCEDURE NCO.GEN.110

a) Il pilota in comando deve conformarsi alle leggi, ai regolamenti e alle procedure degli Stati nei quali vengono effettuate le operazioni di volo.

b) Il pilota in comando deve avere familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure relativi allo svolgimento dei propri compiti, prescritti per le zone da attraversare, gli aerodromi o i siti operativi che si prevede di utilizzare e i relativi apparati di navigazione aerea.

A.5 RULLAGGIO NCO.GEN.115 - GM1 NCO.GEN.115(b)(4)

Un velivolo può rullare nell'area di movimento di un aerodromo soltanto se la persona ai comandi:

a) è un pilota adeguatamente qualificato; o

b) è stata designata dall'operatore e:

- 1) è addestrata al rullaggio del velivolo;
- 2) è addestrata all'uso del radiotelefono, se sono necessarie comunicazioni radio;
- 3) ha ricevuto istruzioni in merito alla conformazione (layout) dell'aerodromo, ai percorsi, ai segnali, alla segnaletica orizzontale, alle luci, ai segnali e alle istruzioni per il controllo del traffico aereo (ATC), alla fraseologia e alle procedure;
- 4) è in grado di attenersi agli standard operativi richiesti per il movimento sicuro del velivolo nell'aerodromo.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 9

A.6 DISPOSITIVI ELETTRONICI PORTATILI NCO.GEN.125 GM1 NCO.GEN.125

Il pilota in comando non permette a nessuno di usare a bordo dispositivi elettronici portatili (PED) che possono incidere sulle prestazioni dei sistemi e degli equipaggiamenti dell'aeromobile.

A.7 EQUIPAGGIAMENTI DI EMERGENZA E DI SOPRAVVIVENZA NCO.GEN.130 GM1 NCO.GEN.130

Eccetto che per gli aeromobili che effettuano voli locali sull'aeroporto di Albenga, l'Aero Club di Savona garantisce che siano disponibili, per l'immediata comunicazione ai centri di coordinamento delle ricerche (RCC), le liste contenenti le informazioni sugli equipaggiamenti di emergenza e di sopravvivenza presenti a bordo (il numero, colore e tipo di zattere di salvataggio e degli artifizi pirotecnici, i dettagli delle forniture mediche di emergenza e forniture di acqua; e il tipo e le frequenze della radio portatile di emergenza):

A.8 DOCUMENTI, MANUALI E INFORMAZIONI OBBLIGATORI A BORDO NCO.GEN.135 GM1 NCO.GEN.135

a) I seguenti documenti, manuali e informazioni o copie di essi sono obbligatori a bordo di ogni volo, salvo indicazioni diverse:

- 1) il manuale di volo dell'aeromobile (AFM), o documento equivalente;
- 2) il certificato di immatricolazione originale;
- 3) il certificato di navigabilità (Modello AESA 25) originale;
- 4) il certificato acustico (Modello AESA 45) originale;
- 5) certificato di revisione dell'aeronavigabilità (Modello AESA 15b form 3);
- 6) la licenza di stazione radio originale;
- 7) il certificato di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
- 8) il giornale di rotta, o un documento equivalente, per l'aeromobile;
- 9) i dettagli del piano di volo ATS compilato, se applicabile;
- 10) carte aeronautiche attuali e adeguate per la rotta del volo proposto e per tutte le rotte sulle quali il volo potrebbe essere dirottato
- 11) informazioni su procedure e segnali visivi per l'utilizzo da parte di aeromobili intercettanti e intercettati, di seguito riportate; ENAC RAIT – AIP ITALIA ENR1.12

SERIE	SEGNALI e SIGNIFICATO dell' INTERCETTATORE	Significato risposta dell'intercettato		
1 [^]	Batte le ali e lampeggia le luci di navigazione ad intervalli regolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero da una posizione più in alto e avanti, sul lato sinistro dell'aeromobile intercettato per essere seguito lungo la rotta, o sul lato destro per l'accompagnamento all'atterraggio su un aeroporto designato e, dopo aver ricevuto risposta, una lenta virata in volo livellato verso sinistra o verso destra , in funzione della posizione dell'aeromobile intercettore, per assumere la prua desiderata	SIETE STATI INTERCETTATI SEGUITEMI	<i>Batte le ali e lampeggia le luci di navigazione ad intervalli irregolari e segue</i>	CAPITO ESEGUO
2 [^]	Una brusca manovra di sganciamento dell'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90° o più , senza intersecare la prua dell'aeromobile intercettato	POTETE CONTINUARE	<i>Batte le ali</i>	CAPITO ESEGUO
3 [^]	Estrae il carrello e mantiene accese le luci d'atterraggio, sorvola la pista in uso	ATTERRATE SU QUESTO AEROPORTO	<i>Estrae il carrello (se estraibile) mantiene le luci d'atterraggio accese e seguendo l'intercettore, dopo aver sorvolato la pista, atterra se la pista è considerata idonea</i>	CAPITO ESEGUO
3 ^{^b}	Rilascia una o più salve di artifizi pirotecnici da una posizione e distanza tale da non costituire pericolo per l'intercettato	ULTIMO AVVERTIMENTO Se non eseguite la sicurezza non è garantita	<i>Usare i segnali della serie 1[^],5[^] o 6[^] previsti per l'intercettato</i>	Vedere segnali della serie 1[^],5[^],6[^]

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 10

SERIE	SEGNALI INTERCETTATO e SIGNIFICATO		Significato risposta dell'intercettore	
4^	<i>Sorvola la pista a 1000 Ft, lampeggia le luci di atterraggio e fa rientrare il carrello(se estratto). Se impossibilitato a lampeggiare il faro d'atterraggio, lampeggiare ogni altra luce possibile</i>	L'AEROPORTO E' INADEGUATO NON POSSO ATTERRARE	Se si vuole che segui sull'aeroporto alternato, l'intercettore fa rientrare il carrello e impiega i segnali della serie 1^	COMPRESO SEGUIMI
5^	<i>Accende e spegne in maniera regolare tutte le luci disponibili, ma in modo tale da essere distinto dalle luci lampeggianti</i>	NON POSSO ESEGUIRE	Impiega i segnali della serie 2^	COMPRESO
6^	<i>Lampeggia irregolarmente tutte le luci disponibili</i>	SONO IN PERICOLO	Impiega i segnali della serie 2^	COMPRESO

NOTA: E' necessario stabilire il contatto tra velivolo intercettore e intercettato sulla 121.50

12) ogni altro tipo di documentazione che possa essere applicabile per il volo o che possa essere richiesto dagli Stati interessati dal volo.

b) In deroga alle disposizioni della lettera a), per i voli locali effettuati sull'aeroporto di Albenga, i documenti e le informazioni di cui alla lettera a), dal punto 2 al punto 8, possono essere conservati in segreteria.

c) Il pilota in comando deve fornire, entro un tempo ragionevole dalla richiesta avanzata dall'autorità competente, la documentazione obbligatoria da trasportare a bordo.

A.9 TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE NCO.GEN.140

a) L'Aero Club di Savona non è operatore approvato per il trasporto di merci pericolose.

b) Il pilota in comando deve prendere tutte le precauzioni ragionevoli al fine di impedire che, inavvertitamente, siano trasportate a bordo merci pericolose.

A.10 RISPOSTA IMMEDIATA AD UN PROBLEMA DI SICUREZZA NCO.GEN.145

Al verificarsi di un problema che concerne la sicurezza del volo, l'organizzazione provvede a disseminare l'informazione al personale chiave dell'Aero Club e le competenti autorità.

A.11 GIORNALE DI ROTTA NCO.GEN.150

I dettagli dell'aeromobile, del suo equipaggio sono mantenuti per ogni volo o serie di voli, nel "Quaderno Tecnico" in uso all'Aero Club di Savona.

A.12 LISTA DEGLI EQUIPAGGIAMENTI MINIMI NCO.GEN.155

Policy dell'Aero Club di Savona è quella di utilizzare gli aeromobili solo con tutti gli apparati e sistema operativi ed efficienti, pertanto non dispone di una lista degli equipaggiamenti minimi.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 11

CAPO B : PROCEDURE OPERATIVE

B1. USO DI AERODROMI E SITI OPERATIVI ^{NCO.OP.100}

Il pilota in comando deve utilizzare soltanto gli aerodromi e i siti operativi che sono adeguati al tipo di aeromobile e operazione interessati.

B2. SPECIFICHE DEGLI AERODROMI ISOLATI ^{NCO.OP.105}

Ai fini della selezione degli aerodromi alternati e delle linee guida per il rifornimento, il pilota in comando deve considerare un aerodromo come aerodromo isolato se il tempo di volo per raggiungere l'aerodromo di destinazione alternato più vicino risulta superiore a 60 minuti per velivoli con motori a pistoni;

B3. MINIMI OPERATIVI DI AERODROMO ^{NCO.OP.110}

a) Le attività di volo dell'Aero Club di Savona sono limitate a quelle svolte secondo le Regole VFR in condizioni di VMC.

b) Nello stabilire i minimi operativi di aerodromo, il pilota in comando tiene conto dei seguenti elementi:

- 1) tipo, prestazioni e caratteristiche di pilotaggio dell'aeromobile;
- 2) la propria competenza ed esperienza;
- 3) gli equipaggiamenti e apparecchi di bordo ai fini della navigazione;
- 4) i mezzi per la determinazione e la trasmissione delle condizioni meteorologiche;
- 5) la tecnica di volo da utilizzare durante l'avvicinamento finale.

Le seguenti limitazioni meteo sono stabilite :

- Limiti di vento: decollo e atterraggio con componente di vento al traverso massima: quella indicata nel Manuale d'impiego del velivolo.
(ridotta del 20 % per operazioni sull'aeroporto di Albenga , come da disposizione ENAC AOT-0041341-9 del 17 Aprile 2014)

VELOCITA' DEL VENTO AL TRAVERSO IN ATTERRAGGIO DIMOSTRATA			VELOCITA' RIDOTTA SU AEROPORTO ALBENGA (DISPOSIZIONE ENAC)		
PA 28	I-CCIM	17 KTS	PA 28	I-CCIM	13 KTS
C172	I-ALBN	15 KTS in atterraggio 20 KTS in decollo	C172	I-ALBN	12 KTS in atterraggio 16 KTS in decollo
PS28	I-ALBL	12 KTS al traverso 24 KTS frontale	PS 28	I-ALBL	9 KTS al traverso 19 KTS frontale

- Turbolenza: Aree turbolente classificate come "gravi" dovrebbero essere evitati.

- Formazione di ghiaccio: il volo in condizione di ghiaccio è vietato.

c). Volo VFR

Il volo non deve iniziare a meno che le condizioni meteo attuali e previste lungo il percorso e presso l'aeroporto di destinazione non assicurino il mantenimento delle condizioni VFR come di seguito specificato:

- (1) Entro spazi aerei controllati: CEILING 1.500 Ft. - VISIBILITA ' di 5 km.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 12

(2) Al di fuori di spazi aerei controllati : • CEILING 2.000 Ft. – VISIBILITA' 8 km.

(3) VFR speciale (entro spazi aerei controllati) : VISIBILITÀ 1.500 mt. - 1000m CEILING

Il decollo può essere effettuato solo se le condizioni meteo ufficialmente comunicate per la pista in questione sono uguali o superiori di quelle per l'atterraggio.

L'aeroporto alternato deve essere raggiungibile considerando: le condizioni meteo, le altitudini minime di sicurezza lungo il percorso e le limitazioni di altitudine specificate nel AFM.

Un aeroporto è considerato " utilizzabile " quando le informazioni meteo indicano che condizioni meteorologiche attuali e previste dell'aeroporto sono uguali o migliori rispetto ai valori minimi di atterraggio applicabili.

B4. MINIMI OPERATIVI DI AERODROMO - OPERAZIONI NPA, APV ,CAT I NCO.OP.111

Non applicabili. Le attività di volo dell'Aero Club di Savona sono limitate a quelle svolte secondo le Regole VFR in condizioni di VMC, non è prevista attività di volo secondo le regole IFR.

B5. PROCEDURE DI PARTENZA E DI AVVICINAMENTO NCO.OP.115

- il pilota in comando utilizza le procedure di partenza e di avvicinamento stabilite dallo stato nel quale è ubicato l'aerodromo, se tali procedure sono state pubblicate
- Il pilota in comando può deviare da una rotta di partenza, rotta di arrivo o procedure pubblicate:
 - a condizioni che siano osservati i criteri di separazione dagli ostacoli, siano prese in considerazione tutte le condizioni operative e siano rispettate tutte le autorizzazioni ATC;
 - se sotto vettoramento radar;

B6. PROCEDURE ANTIRUMORE NCO.OP.120

Il pilota in comando deve tenere conto delle procedure operative per minimizzare l'effetto del rumore del sistema di riscaldamento, assicurando allo stesso tempo che la sicurezza abbia priorità sulla riduzione del rumore.

B7. RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILE E LUBRIFICANTE NCO.OP.125

a). I piloti che svolgono attività di volo con i velivoli dell'Aero Club di Savona possono iniziare il volo soltanto se la quantità di combustibile e lubrificante è sufficiente per:

1. Voli locali

per eseguire il volo pianificato, raggiungere l'alternato (Genova o Levaldigi) oltre ad almeno 30' di volo alla massima autonomia

2. Voli per altro aeroporto/sito operativo

per eseguire il volo pianificato, raggiungere l'alternato oltre ad almeno 30' di volo alla massima autonomia

NOTA 1: I voli di cui ai punti a) e b) per l'Aero Club di Savona sono effettuati solo di giorno secondo le regole del volo a vista (VFR).

NOTA 2 : In caso di voli di allievi solisti è l'istruttore che verifica il carburante prima di autorizzare il volo da solista.

b). Nel calcolare il combustibile richiesto incluso quello per le necessità contingenti, si deve tenere conto dei seguenti aspetti:

- le condizioni meteorologiche previste;
- le rotte ATC previste e i ritardi del traffico aereo;
- ogni altra condizione che possa ritardare l'atterraggio del velivolo o aumentare il consumo di combustibile e/o lubrificante.

c) Nulla osta la modifica di un piano di volo in volo, al fine di ripianificare il volo verso un'altra destinazione, a condizione che tutte le prescrizioni possano essere soddisfatte dal punto in cui il volo è ripianificato.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 13

B8. INFORMAZIONI AI PASSEGGERI NCO.OP.130 AMC1 NCO.OP.130

Il pilota in comando deve assicurare che prima del volo o, se appropriato, durante il volo, i passeggeri siano informati in merito all'equipaggiamento e alle procedure di emergenza. in particolare per:

- (1) sgancio cinghie sicurezza e abbandono rapido del velivolo;
- (2) uso giubbotti di salvataggio;
- (3) uso apparecchiature di ossigeno di erogazione;
- (4) uso zattere di salvataggio;
- (5) altre attrezzature di emergenza prevista , quali estintore portatile, cassetta medicinali.

B9. PREPARAZIONE DEL VOLO NCO.OP.135

a) Prima di iniziare un volo, il pilota in comando deve accertarsi, utilizzando ogni mezzo a sua disposizione, che le strutture di terra e/o di mare, incluse le strutture per le comunicazioni e gli aiuti per la navigazione disponibili e direttamente richiesti per tale volo, per l'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile, siano adeguate per il tipo di operazione prevista per il volo che si intende effettuare.

b) Prima di iniziare un volo, il pilota in comando deve essere a conoscenza di tutte le informazioni meteorologiche disponibili riguardanti il volo che si intende effettuare. La preparazione di un volo verso un punto distante dal luogo di partenza, e la preparazione di ogni volo in VFR, deve comprendere:

- 1) uno studio di tutte le osservazioni e previsioni meteorologiche aggiornate disponibili;
- 2) la pianificazione di una rotta alternativa nell'eventualità che il volo non possa essere completato come pianificato a causa delle condizioni meteorologiche.

B10. AEROPORTI DI DESTINAZIONE ALTERNATI NCO.OP.140

Le attività di volo dell'Aero Club di Savona sono svolte tutte secondo le regole del volo a vista (VFR) in condizioni VMC.

Il pilota in comando deve specificare nel piano di volo almeno un aeroporto di destinazione alternato agibile dal punto di vista meteorologico e le informazioni meteorologiche aggiornate disponibili indichino che lungo la rotta e all'aerodromo alternato all'ora di arrivo prevista siano uguali o superiori ai minimi operativi VFR applicabili.

NOTA: Nel caso voli con allievo solista , l'istruttore deve verificare queste condizioni prima di firmare l'autorizzazione al volo.

B11. RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILE CON PASSEGGERI A BORDO NCO.OP.145

Durante l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri o quando i passeggeri sono a bordo non deve essere effettuata nessuna operazione di rifornimento di benzina avio (AVGAS).

B12. TRASPORTO PASSEGGERI NCO.OP.150

Il pilota in comando deve assicurare che, prima e durante il rullaggio, il decollo e l'atterraggio e ogniqualvolta lo ritenga necessario ai fini della sicurezza, ogni passeggero a bordo abbia le proprie cinture o sistema di vincolo correttamente allacciati.

B13. AUTORIZZAZIONE A FUMARE A BORDO NCO.OP.155

Nessuno è autorizzato a fumare a bordo dei velivoli dell'Aero Club di Savona.

B14. CONDIZIONI METEOROLOGICHE NCO.OP.160

Il pilota in comando può iniziare o continuare un volo VFR soltanto se le ultime informazioni meteorologiche disponibili indicano che le condizioni meteorologiche lungo la rotta e all'aerodromo di destinazione all'ora di arrivo prevista siano uguali o superiori ai minimi operativi VFR applicabili.

B15. GHIACCIO E ALTRI DEPOSITI CONTAMINANTI – Procedure a terra NCO.OP.165

Il pilota in comando può iniziare il decollo soltanto se l'aeromobile è libero da qualsiasi deposito che potrebbe avere ripercussioni negative sulle prestazioni e/o sulla manovrabilità dell'aeromobile, salvo quando consentito dal manuale di volo dell'aeromobile (AFM).

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 14

B16. GHIACCIO E ALTRI DEPOSITI CONTAMINANTI – Procedure in volo NCO.OP.170

Il pilota in comando non inizia il volo né vola intenzionalmente in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio note o previste.

Tutti gli aeromobili dell'Aero Club di Savona non sono certificati per affrontare tali condizioni.

B17. CONDIZIONI PER IL DECOLLO NCO.OP.175

Prima di iniziare il decollo il pilota in comando verifica che:

a) in base alle informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche dell'aerodromo o del sito operativo e le condizioni della pista che si intende utilizzare non pregiudichino l'effettuazione del decollo e della partenza in sicurezza;

b) siano soddisfatti i minimi operativi dell'aerodromo.

Vedasi anche le limitazioni riportate al paragrafo B3.

NOTA: Nel caso voli con allievo solista, l'istruttore deve verificare queste condizioni prima di firmare l'autorizzazione al volo.

B18. SIMULAZIONE DI SITUAZIONI ANORMALI IN VOLO NCO.OP.180

Il pilota in comando, durante il trasporto di passeggeri non deve effettuare simulazioni di situazioni che richiedono l'applicazione di procedure anomali o di emergenza;

NOTA: In deroga nel caso in cui vengano condotti voli di addestramento tali situazioni possono essere simulate con allievi pilota a bordo.

B19. GESTIONE DEL COMBUSTIBILE IN VOLO NCO.OP.185

Il pilota in comando deve controllare a intervalli regolari che la quantità di combustibile utilizzabile rimanente in volo non sia inferiore al combustibile richiesto per procedere verso un aerodromo o sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico e al combustibile di riserva pianificato come richiesto dalle norme di cui al punto B6.

B20. USO DI OSSIGENO SUPPLEMENTARE NCO.OP.190

Il pilota in comando assicura che lui stesso e i membri dell'equipaggio di condotta impegnati in compiti essenziali per la sicurezza delle operazioni di volo dell'aeromobile utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che l'altitudine della cabina supera 10 000 ft per un periodo superiore a 30 minuti e ogni volta che l'altitudine della cabina supera 13 000 ft.

B21. RILEVAMENTO DI PROSSIMITÀ' AL SUOLO NCO.OP.195

il pilota in comando deve iniziare immediatamente la manovra correttiva per ristabilire condizioni di volo sicure, quando un'eccessiva prossimità al suolo è rilevata dal pilota

B22. CONDIZIONI PER L'AVVICINAMENTO E L'ATTERRAGGIO NCO.OP.205

Prima di iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio, il pilota in comando deve verificare che, in base alle informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche dell'aerodromo o del sito operativo e le condizioni della pista che si intende utilizzare non pregiudichino l'effettuazione dell'avvicinamento, dell'atterraggio o del mancato avvicinamento in sicurezza.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 15

CAPO C : PRESTAZIONI E LIMITAZIONI OPERATIVE

C1. LIMITAZIONI OPERATIVE NCO.POL.100

a) Durante qualsiasi fase operativa, il carico, la massa e il baricentro (CG) dell'aeromobile devono essere conformi ai limiti specificati nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM) o documento equivalente.

b) Devono essere esposti a bordo dell'aeromobile i cartelli, gli elenchi, i contrassegni degli strumenti o loro combinazioni, contenenti le limitazioni operative prescritte dal manuale di volo dell'aeromobile (AFM).

C2. PESI NCO.POL.105

a) L'operatore deve stabilire la massa dell'aeromobile e il baricentro, mediante pesatura, anteriormente alla prima messa in servizio. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa e sul bilanciamento devono essere considerati e documentati correttamente. Tali informazioni devono essere messe a disposizione del pilota in comando. È necessario sottoporre i velivoli a una nuova pesatura nel caso non si conosca con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa e sul bilanciamento.

b) Il peso a vuoto deve essere effettuato dal costruttore dell'aeromobile o da un'organizzazione di manutenzione approvata

C3. PRESTAZIONI NCO.POL.110

Il pilota in comando può utilizzare l'aeromobile soltanto se le prestazioni si conformano alle regole dell'aria applicabili e a tutte le altre restrizioni applicabili al volo, allo spazio aereo o agli aerodromi o siti operativi utilizzati, tenendo conto della precisione della cartografia di tutte le carte e mappe utilizzate.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 16

CAPO D : STRUMENTI, DATI ED EQUIPAGGIAMENTI

D1. STRUMENTI ED EQUIPAGGIAMENTI – GENERALITA' NCO.IDE.A.100 GM1 NCO.IDE.A.100

a) Gli strumenti ed equipaggiamenti di cui al presente capo devono essere approvati in conformità ai requisiti di aeronavigabilità applicabili nel caso in cui siano:

- 1) utilizzati dall'equipaggio di condotta per controllare la traiettoria di volo;
- 2) utilizzati per conformarsi alle disposizioni della successiva norma D11;
- 3) utilizzati per conformarsi alle disposizioni della successiva norma D12; o
- 4) installati nel velivolo.

b) Per i seguenti elementi non è prevista un'approvazione di equipaggiamento:

- 1) fusibili di ricambio (non applicabile per i velivoli attualmente in uso all'Aeroclub Savona)
- 2) torce portatili individuali
- 3) un orologio di precisione;
- 4) kit di pronto soccorso;
- 5) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
- 6) dispositivo di sicurezza per bambini.

c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dal presente capo nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti da altre norme, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:

- 1) le informazioni fornite da questi strumenti o equipaggiamenti non possono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per conformarsi a quanto previsto dai successivi D11 e D12;
- 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono influenzare l'aeronavigabilità del velivolo, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.

d) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione alla quale è seduto il membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.

e) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

D2. EQUIPAGGIAMENTO MINIMO PER IL VOLO NCO.IDE.A.105

Un volo non può essere iniziato nel caso in cui uno degli strumenti del velivolo o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni richieste per il volo sia inoperativo o mancante, a meno che il velivolo sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.

D3. OPERAZIONI VFR – Strumenti di volo , di navigazione ed equipaggiamenti NCO.IDE.A.120 AMC1 NCO.IDE.A.120

a) I velivoli dell'Aero Club Savona impiegati solo in voli VFR di giorno, sono equipaggiati con un dispositivo per misurare e indicare:

- 1) la direzione magnetica;
- 2) il tempo in ore, minuti e secondi;
- 3) l'altitudine di pressione;
- 4) la velocità indicata;

oltre a:

a) un dispositivo per misurare e indicare:

- i) la virata e lo sbandamento;
- ii) l'assetto;
- iii) la velocità verticale; e
- iv) la prua giroscopica;

b) un dispositivo per indicare quando la fornitura di energia agli strumenti giroscopici non è adeguata.

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM	Data di Revisione:.....26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: Operazioni volo NCO
	Revisione n. 0	Pagina 17

D4. SISTEMA DI AVVISO E RAPPRESENTAZIONE DEL TERRENO (TAWS) ^{NCO.IDE.A.130}

Non applicabile ai velivoli dell'Aero Club Savona

D5. SISTEMA INTERFONICO PER I MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA ^{NCO.IDE.A.135 AMC1 NCO.IDE.A.135}

I velivoli dell'Aero Club di Savona utilizzati per i voli scuola. per i quali è richiesta la presenza dell'istruttore e dell'allievo a bordo, sono dotati di un sistema interfonico fisso che comprenda cuffie e microfoni.

D6. POSTI A SEDERE, CINTURE di SICUREZZA, SISTEMI di VINCOLO e DISPOSITIVI PER BAMBINI

^{NCO.IDE.A.140 AMC1 NCO.IDE.A.140}

a) I velivoli dell'Aero Club Savona sono dotati di:

- 1) un posto per ogni persona a bordo di età uguale o superiore a 24 mesi;
- 2) una cintura di sicurezza per ogni posto passeggero;
- 4) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto sui sedili dell'equipaggio di condotta, con un unico punto di sgancio.

Per i bambini al di sotto dei 24 mesi è necessario un seggiolino utilizzato sui veicoli a motore certificato a norma contrassegnato dalla sigla ECE R44-03, installato in senso di marcia e che non impedisca l'evacuazione del velivolo in caso di necessità

D7. KIT DI PRONTO SOCCORSO ^{NCO.IDE.A.145 AMC1 NCO.IDE.A.145 AMC2 NCO.IDE.A.145}

a) I velivoli sono dotati di un kit di pronto soccorso, almeno con:

- (1) cerotti formati assortiti,
- (2) medicazioni per scottature (grandi e piccole),
- (3) medicazioni per ferite (grandi e piccoli),
- (4) medicazioni adesive (formati assortiti),
- (5) antisettico,
- (6) forbici di sicurezza,
- (7) guanti monouso.

b) Il kit di pronto soccorso deve essere:

- 1) facilmente accessibile per l'uso; e
- 2) mantenuto aggiornato.

D8. OSSIGENO – Velivoli non pressurizzati ^{NCO.IDE.A.155 AMC1 NCO.IDE.A.155}

a) I velivoli non pressurizzati utilizzati ad altitudini di volo alle quali è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla lettera b) devono essere muniti di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di immagazzinare e distribuire l'ossigeno come richiesto.

b) I velivoli non pressurizzati utilizzati al di sopra di altitudini di volo alle quali l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri supera 10 000 ft devono trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per:

- 1) tutti i membri d'equipaggio e almeno il 10 % dei passeggeri per tutto il tempo eccedente 30 minuti se l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri si situa 10 000 ft e 13 000 ft; e
- 2) tutti i membri d'equipaggio e i passeggeri per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri si situa al di sopra di 13 000 ft.

D9. ESTINTORI A MANO ^{NCO.IDE.A.160}

a) Tutti i velivoli dell'Aero Club di Savona sono dotati di almeno un estintore a mano nella cabina di pilotaggio; e

b) Il tipo e il quantitativo di sostanze estinguenti per gli estintori richiesti sono adeguati ai tipi di incendi che potrebbero svilupparsi nel compartimento dove deve essere usato l'estintore e, nei compartimenti occupati da passeggeri, devono ridurre al minimo il pericolo di concentrazione di gas tossici.

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – PARTE NCO	
	Documento:..... AeC.SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:.....26/10/2016 Capitolo: Operazioni volo NCO Pagina 18

D10. INDICAZIONI DELLE ZONE DI PENETRAZIONE DELLA FUSOLIERA NCO.IDE.A.165

Non applicabile ai velivoli dell'Aero Club Savona

D11. ELT – TRASMETTITORE LOCATIZZATORE DI EMERGENZA NCO.IDE.A.170

I velivoli dell'Aero Club Savona sono tutti equipaggiati con ELT in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 4 06 MHz

D12. VOLI SOPRA L'ACQUA NCO.IDE.A.175 AMC1 NCO.IDE.A.175

I velivoli dell'Aero club Savona, se:

- i) in volo su una distesa d'acqua oltre la distanza di planata dalla costa; o
- ii) decollano o atterrano da un aerodromo o sito operativo dove, a parere del pilota in comando, il decollo o il sentiero di avvicinamento è posizionato sull'acqua in maniera che esiste la probabilità di un ammaraggio;

devono essere dotati di un giubbotto salvagente per ogni persona a bordo o di un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi, che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile della persona cui è destinato.

D13. EQUIPAGGIAMENTO DI SOPRAVVIVENZA NCO.IDE.A.180 AMC1 NCO.IDE.A.180

I velivoli dell'Aero Club Savona, se impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio sono particolarmente difficili, devono essere dotati di equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati all'area sorvolata.

D14. APPARECCHIATURE RADIO NCO.IDE.A.190 NCO.IDE.A.190

- a) i velivoli dell'Aero Club Savona sono dotati di apparecchiature radio in grado di condurre comunicazioni a due vie con le stazioni aeronautiche e sulle frequenze tali da soddisfare i requisiti dello spazio aereo.
- b) Le apparecchiature radio permettono la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.
- c) Se il velivolo ha più di un'apparecchiatura radio, ciascuna è indipendente dalle altre, in modo che un'avaria a un'apparecchiatura non causi un'avaria a un'altra.

D15. APPARATI DI NAVIGAZIONE NCO.IDE.A.195 GM1 NCO.IDE.A.195

- a) Se i velivoli sono utilizzati su rotte non navigabili mediante riferimenti visivi al suolo, devono essere dotati degli apparati di navigazione necessari per permettere di procedere conformemente:
 - 1) al piano di volo ATS, se applicabile; e
 - 2) alle prescrizioni applicabili allo spazio aereo.
- b) I velivoli devono essere dotati di apparati di navigazione sufficienti ad assicurare che, nel caso di un'avaria di un apparato in qualunque fase del volo, gli apparati rimanenti permettano una navigazione in sicurezza conformemente alla lettera a), o il completamento in sicurezza di adeguati interventi di emergenza.

D16. TRASPONDER NCO.IDE.A.200 AMC1 NCO.IDE.A.200

Tutti i velivoli in esercizio all'Aero Club di Savona sono dotati di apparato trasponder, come segue:

- I-ALBN - Trasponder Mode C
- I-CCIM - Trasponder Mode C
- I-ALBL - Trasponder Mode S

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso A	
	Documento:..... AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:..... 26/10/2016 Capitolo: Sommario revisioni Pagina 0

Annesso A al MANUALE OPERATIVO

SOMMARIO DELLE REVISIONI

AEROCLUB SAVONA

ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO

Sede Legale e sede Operativa:

Aeroporto di Villanova d'Albenga

17038 VILLANOVA D'ALBENGA

Tel. +39 0182.582.919; Fax. +39 0182.582.695

info@aeroclubsavona.it

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso A	
	Documento:..... AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione:..... 26/10/2016 Capitolo: Sommario revisioni Pagina 1

SOMMARIO DELLE REVISIONI

In questo annesso sono riportati i dettagli delle revisioni apportate al Manuale operativo e alle relative appendici.

Le revisioni sono riportate in ordine cronologico usando una tabella per ogni revisione.

Nota: le revisioni temporanee sono indicate con il numero seguito da T (es. 4T)

1. Revisione n. 1 applicata il

CAP.	PAG.	VARIAZIONE APPORTATA	NOTE

2. Revisione n. 2 applicata il

CAP.	PAG.	VARIAZIONE APPORTATA	NOTE



AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso A

Documento:..... AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data di Revisione:..... 26/10/2016
Capitolo: Sommario revisioni
Pagina 2

PAGINA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso B	
	Documento: AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione :.....26/10/2016 Capitolo: Infrastrutture Pagina 0

Annesso " B " al MANUALE OPERATIVO

INFRASTRUTTURE

AERoclub SAVONA ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO

Sede Legale e sede Operativa:
Aeroporto di Villanova d'Albenga
17038 VILLANOVA D'ALBENGA
Tel. +39 0182.582.919; Fax. +39 0182.582.695
info@aeroclubsavona.it

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso B	
	Documento: AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data di Revisione :.....26/10/2016 Capitolo: Infrastrutture Pagina 1

La sede operativa e legale dell' Aero Club Savona è all'interno dell'Aeroporto di Villanova d'Albenga in due zone ben distinte:

1^ - Area extra doganale – comprende:

- a. Parcheggio per auto, accessibile dalla viabilità ordinaria
- b. Aula didattica (PG.40) con:
 - (1) Servizi Igienici e lavabo
 - (2) Aula per lezioni climatizzata
 - (3) Ripostiglio
 - (4) Infermeria
 - (5) 2 Uffici
- c. Centro Aeroclub (PG6) con:
 - (1) Atrio ingresso
 - (2) Segreteria soci
 - (3) Servizio igienico
 - (4) Aula pianificazione navigazione
 - (5) Sala briefing
 - (6) Segreteria
 - (7) Salone
 - (8) Ufficio presidenza
 - (9) Servizio igienico
 - (10) Ripostiglio
 - (11) Cucina
 - (12) Sala ristoro

È disponibile inoltre un piano superiore con un locale soppalco.

Nei locali sopradetti sono disponibili estintori , nel numero previsto.

2^ - Area doganale – comprende:

- a. 2 hangar per velivoli (PG 44 e PG 46) per ricovero velivoli, con illuminazione, riscaldamento, impianto area compressa, etc
- b. Locale officina con servizio igienico, spogliatoio personale, ripostiglio
- c. Ufficio tecnico climatizzato, magazzino ricambi (al piano superiore)

Nei locali sopradetti sono disponibili estintori , nel numero previsto.

Nelle pagine che seguono sono riportate le planimetrie dei locali sopra descritti



AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso B

Documento: AeC SV-OM

Edizione n. 1

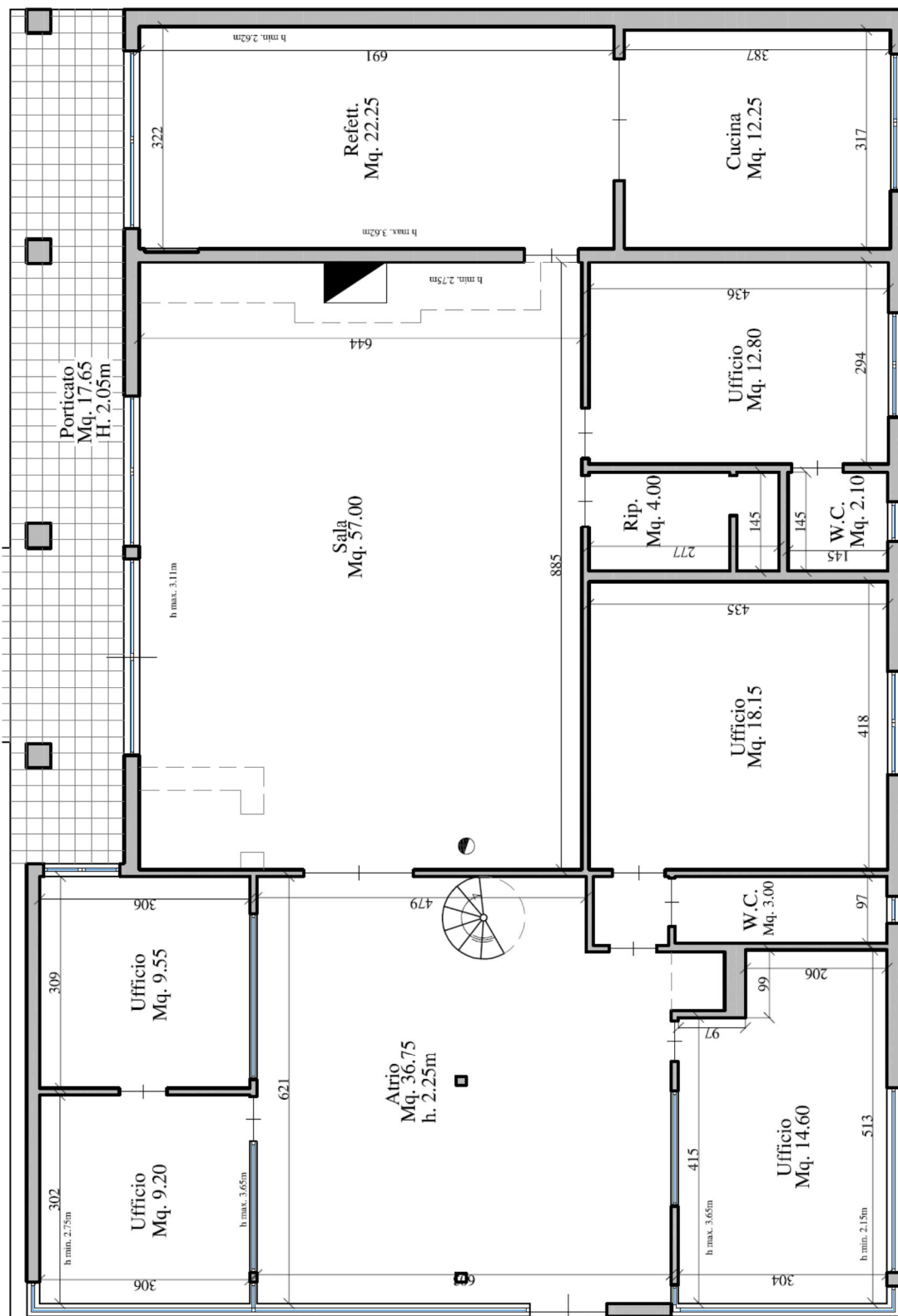
Revisione n. 0

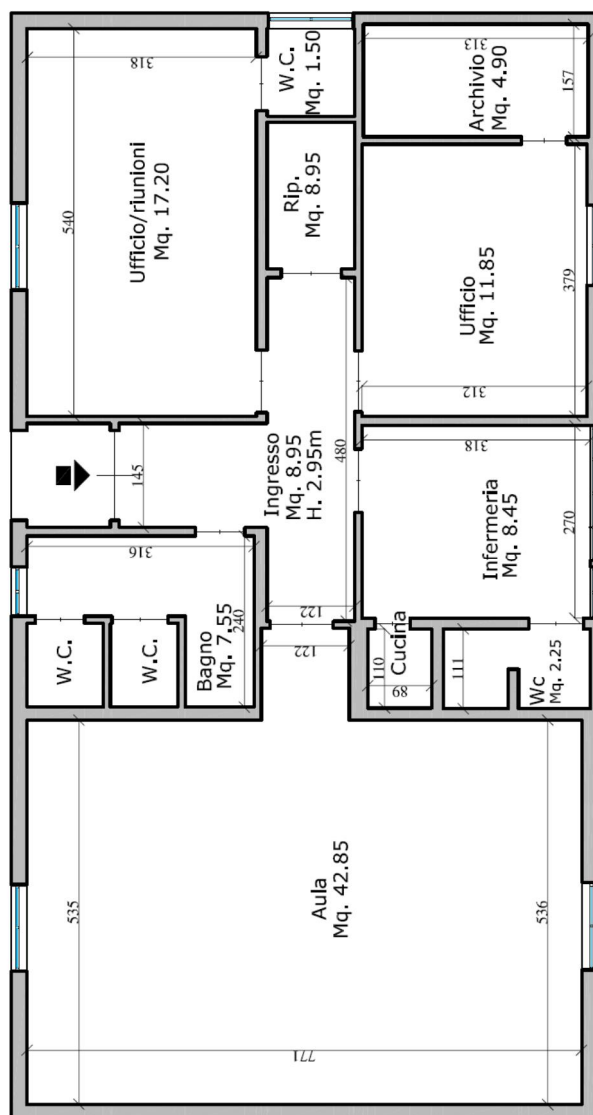
Data di Revisione :.....26/10/2016

Capitolo: Infrastrutture

Pagina 2

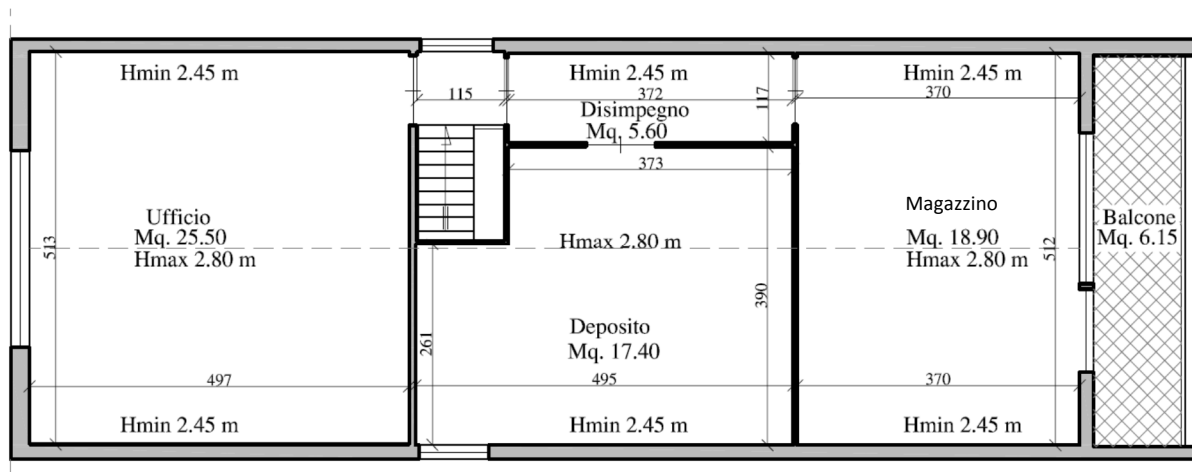




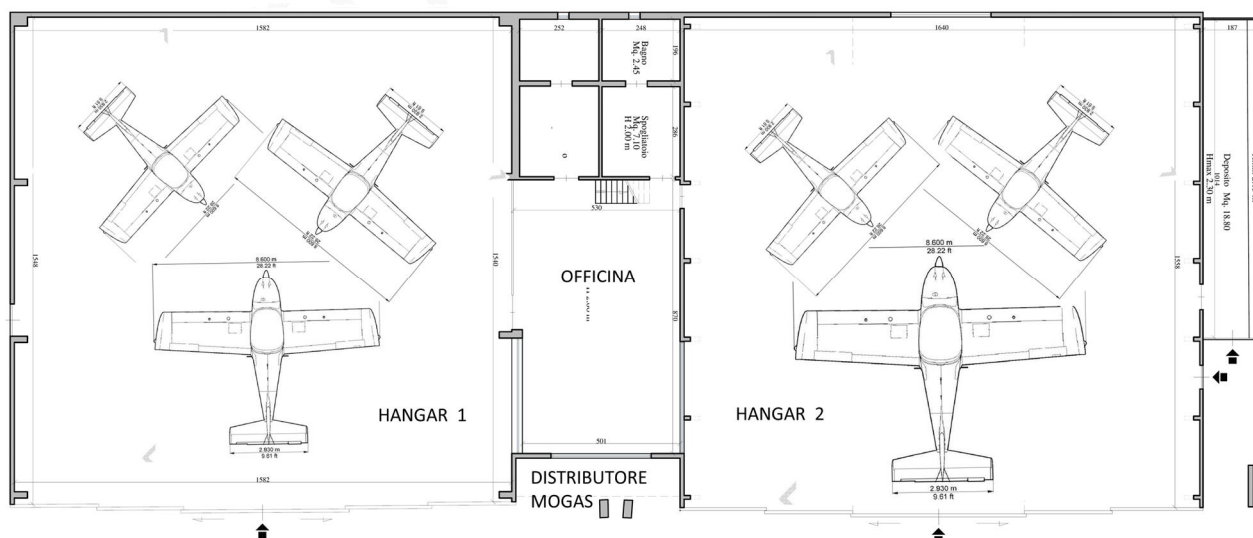


AULA DIDATTICA

FABBRICATO 44 e 46 HANGAR PIANO PRIMO



FABBRICATO 44 e 46 HANGAR PIANO TERRENO





AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 0

ANNESSE " C " al MANUALE OPERATIVO

MODULISTICA OPERATIVA

AERoclub SAVONA

ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO

Sede Legale e sede Operativa:
Aeroporto di Villanova d'Albenga
17038 VILLANOVA D'ALBENGA
Tel. +39 0182.582.919; Fax. +39 0182.582.695
info@aeroclubsavona.it

LISTE DEI CONTROLLI PER VELIVOLI
MODULI PER IL " PESO e CENTRAGGIO "
MODULI PER LE PRESTAZIONI

PIPER PA 28 " Cadet"	I-CCIM	Normali	1	0	26/10/2016
		Emergenza	1	0	26/10/2016
		Pre-volo rinforzata	1	0	26/10/2016
		Piano di volo operativo	1	0	26/10/2016
		Peso, prestazioni e Bilanciamento	1	0	26/10/2016

CESSNA C172	I-ALBN	Normali	1	0	26/10/2016
		Emergenza	1	0	26/10/2016
		Pre-volo rinforzata	1	0	26/10/2016
		Piano di volo operativo	1	0	26/10/2016
		Peso, prestazioni e Bilanciamento	1	0	26/10/2016

CZECH S.A PS 28 " Cruiser"	I-ALBL	Normali	1	0	26/10/2016
		Emergenza	1	0	26/10/2016
		Pre-volo rinforzata	1	0	26/10/2016
		Piano di volo operativo	1	0	26/10/2016
		Peso, prestazioni e Bilanciamento	1	0	26/10/2016

Informazioni su procedure e segnali visivi da parte di aeromobili intercettanti e intercettati

Quaderno Tecnico

Libretto di Volo

Programma giornaliero

Modulo autorizzazioni allievo solo pilota

Rapporto di incidente

Addestramento ricorrente istruttori

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C	
	Documento AeC SV-OM	Data Revisione 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: Modulistica operativa
	Revisione n. 0	Pagina 2

CHECK LIST PROCEDURE NORMALI

CESSNA 172

CONTROLLI PRE VOLO		
IN CABINA	Volantini e pedaliera	LIBERI
	Interruttori	TUTTI OFF
	Magneti	OFF
	Radio,ADF,Trasponder	OFF
	Parcheggio	INSERITO
	Batteria	ON
	Indicatori carburante	CONTROLLARE
	Flap	GIU'
	Trim	NEUTRO
	Batteria	OFF
	Equipaggiamenti emergenza	A BORDO
	Parabrezza e finestrini	PULITI
ALA SINISTRA	Presa ventilazione cabina	LIBERA
	Carburante	CONTROLLO VISIVO
	Spurgo serbatoio sx	EFFETTUARE
	Sfiato serbatoio sx	LIBERO
	Avvisatore stallo,Pitot	LIBERI
	Condizioni ala sx	VERIFICARE
CARRELLO-FUSOLIERA-TIMONI	Luci navigazione	INTEGRE
	Alettone, flap: gioco cerniere	CONTROLLARE
	Carrello sinistro :	
	Tacchi,ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico, freni,disco	CONTROLLARE
	Fusoliera sinistra:	
	Condizioni generali	CONTROLLARE
	Antenne	CONTROLLARE
	Vano bagaglio	CHIUSO
	Timone Verticale:	
	Movimento	CONTROLLARE
	Luce anticollisione	INTEGRA
	Timone orizzontale	
	Movimento	LIBERO
	Trim	CONTROLLARE
	Fusoliera destra:	
	Condizioni generali	CONTROLLARE
	Carrello destro :	
	Tacchi,ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico,freni, disco	CONTROLLARE
ALA DESTRA	Flap, alettone gioco cerniere	CONTROLLARE
	Alettone:gioco cerniere	CONTROLLARE
	Aletta trim	CONTROLLARE
	Luci navigazione	INTEGRE
	Condizioni ala dx	CONTROLLARE
	Sfiato serbatoio	LIBERO
	Spurgo serbatoio	EFFETTUARE
	Carburante	CONTROLLO VISIVO
	Presa ventilazione cabina	LIBERA
	Cerniere porta dx	CONTROLLARE
	Presa gruppo esterno	CHIUSA
	Presa statica dx	LIBERA
CARRELLO ANTERIORE	Astina olio motore	MINIMO 5 Qt
	Presa aria motore	LIBERA
	Elica, ogiva,faro atterraggio	CONTROLLARE
	Presa aria carburatore,filto	CONTROLLARE
	Carrello anteriore:	
	Tacchi e ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico,ammortizzatore	CONTROLLARE
	CONTROLLI AGGIUNTIVI 1° VOLO DELLA GIORNATA	
	Copertura motore	TOGLIERE
	Perdita olio,cablaggi	VERIFICARE
	Oggetti estranei	NESSUNO
	Copertura motore	METTERE
CARRELLO ANTERIORE	Tacchi e ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico,ammortizzatore	CONTROLLARE

Presa statica		LIBERA
Porta sx, cerniere		CONTROLLARE
PRIMA DI SALIRE A BORDO		
Batteria		ON
Flap		SU
Luci esterne,faro atterraggio		PROVARE poi OFF
Batteria		OFF
PRE - AVVIAMENTO		
Passeggeri		A BORDO
Porte		CHIUSE
Sedili		REGOLATI
Cinture		ALLACCIATE
Freno parcheggio		INSERITO
Radio,ADF,Trasponder		OFF
Riscaldamento cabina		OFF
AVVIAMENTO		
MOTORE FREDDO	Batteria	ON
	Luce anticollisione	ON
	Primer	2/3 VOLTE poi BLOCCARE
	Miscela	AVANTI
	Manetta	1 cm. APERTA
	Aria calda carburatore	OFF
	Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
	Magneti	ENTRAMBI
	GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
	Starter	ON
	Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30 SEC
	Manetta	1000/1200 RPM
	Pressione carburante	CONTROLLARE
	Alternatore	ON
	Spie alternatore	SPENTA
	Se pressione olio non aumenta in 30 secondi	
	MISCELA OFF	
	USARE LO STARTER PER MASSIMO 30 SECONDI	
	Poi attendere 5 minuti	
MOTORE CALDO	Batteria	ON
	Luce anticollisione	ON
	Manetta	CHIUSA
	Miscela	AVANTI
	Aria calda carburatore	OFF
	Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
	Magneti	ENTRAMBI
	GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
	Starter	ON
	Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30 SEC
	Manetta	1000/1200 RPM
	Pressione carburante	CONTROLLARE
	Alternatore	ON
	Spie alternatore	SPENTA
	Se pressione olio non aumenta in 30 secondi	
	MISCELA AVANTI	
	USARE LO STARTER PER MASSIMO 30 SECONDI	
	Poi attendere 5 minuti	
MOTORE INGOLFATO	Batteria	ON
	Luce anticollisione	ON
	Manetta	TUTTA AVANTI
	Miscela	INDIETRO
	Aria calda carburatore	OFF
	Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
	Magneti	ENTRAMBI
	GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
	Starter	ON
	Quando il motore parte	MISCELA AVANTI
	Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30 SEC
	Manetta	1000/1200 RPM
	Pressione carburante	CONTROLLARE
	Alternatore	ON
	Spia alternatore	SPENTA

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 3

AVVIAMENTO CON GRUPPO ESTERNO

Batteria, Alternatore	OFF
Interruttori	TUTTI OFF
Corrente esterna 12 V	INSERITA
Primer	2/3 VOLTE poi CHIUSO e BLOCCATO
Manetta	1 cm. APERTA
Miscela	AVANTI
Aria calda carburatore	OFF
Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
Magneti	ENTRAMBI
GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
Starter	ON
Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30 SEC
Manetta	1000/1200 RPM
Pressione carburante	CONTROLLARE
Corrente esterna	SCOLLEGARE
Batteria, alternatore	ON
Spie alternatore	SPENTA
Se pressione olio non aumenta in 30 secondi MISCELA OFF	
USARE LO STARTER PER MASSIMO 30 SECONDI Poi attendere 5 minuti	

PRE - RULLAGGIO

Radio - ADF	ON
Pannello audio	SPEAKER o PHONE(se cuffie)
Radio,VOR,ADF	SELEZIONARE FREQUENZE
Trasponder	STBY - 7000
Luci navigazione	ON
Chiamata radio	EFFETTUARE
Altimetro	VERIFICARE QNH
Bussola - girobussola	SINCRONIZZARE
Vuotometro	IN ARCO VERDE
Zona rullaggio	LIBERA

RULLAGGIO

Freno parcheggio	OFF
Freni a pedale	PROVARE
Steering	CONTROLLARE
Virosbandometro	CONTROLLARE
Selettore serbatoio	CAMBIARE
Bussola,girobussola	CONTROLLARE
Selettore carburante	CAMBIARE

PROVA MOTORE

Freno parcheggio	INSERITO
Selettore carburante	SU ENTRAMBI
Strumenti motore	IN ARCO VERDE
Manetta	1500 RPM
Aria carburatore	CALDA
Verificare :Caduta RPM e Incremento temperatura aria	
Miscela	RICERCA BEST POWER
Manetta	1800 RPM
Magneti uno per volta	PROVARE
Max caduta 125 RPM	Max differenza 125 RPM
Manetta	1200 RPM

PRIMA DEL DECOLLO

Batteria , alternatore	CONTROLLARE ON
Magneti	CONTROLLARE BOTH
Primer	CHIUSO e BLOCCATO
Miscela, Aria calda carburatore	TUTTA AVANTI
Flap	15"
Breakers	TUTTI IN
Trim	A ZERO
Sedili / Bretelle/Porte	BLOCCATE
Comandi , provare	LIBERI
Trasponder	ALT
BRIEFING PASSEGGERI	EFFETTUARE

DECOLLO / SALITA

Allineati in pista	APPLICARE FRENI
Manetta	1500 RPM
Bussola, girobussola	CONTROLLARE
Vuotometro	ARCO VERDE
Freni	RILASCIARE
Manetta progressivamente	TUTTA AVANTI
Rotazione	da 70 a 75 MPH
Velocità iniziale salita	80 MPH
Flap	RETRARRE A 500 FT
Velocità salita	90 MPH

CROCIERA

Potenza normale (65%)	2350 RPM
Potenza max continua	MISCELA RICCA-2450 RPM
Miscela (sopra i 3000 ft)	REGOLARE
Carburante	BILANCIARE
Bussola, girobussola	CONTROLLARE

DISCESA

Aria carburatore	COME RICHIESTO
Miscela	TUTTA AVANTI
Temperatura olio e cilindri	CONTROLLARE

AVVICINAMENTO - ATTERRAGGIO

Cinture	BLOCCATE
Miscela	TUTTA AVANTI
Aria carburatore	ON
Velocità in finale:	
Flap 35°	75 MPH
Flap 15°	80 MPH
Flap 0°	85 MPH

RIATTACCATA

Manetta	TUTTA AVANTI
Miscela	TUTTA AVANTI
Aria carburatore	DENTRO
Assetto salita	IMPOSTARE
Velocità	MINIMO 70 MPH
Flap	RETRARRE
Velocità	80 MPH

DOPO L'ATTERRAGGIO

Flap	RETRARRE
Aria carburatore	DENTRO
Trasponder	STBY

AL PARCHEGGIO

Freno parcheggio	INSERIRE
Manetta (1 min.)	1000 RPM
Cinture	SBLOCCATE
Radio, ADF,Trasponder	OFF
Luci navigazione	OFF
Luce anticollisione	OFF
Magneti a massa	PROVARE
Miscela	INDIETRO
Alternatore	OFF
Batteria	OFF

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 4

CHECK LIST PROCEDURE EMERGENZE

INCENDIO	
A TERRA	Miscela <i>INDIETRO</i>
	Manetta <i>TUTTA AVANTI</i>
	Selettore carburante <i>OFF</i>
	Avionic master <i>OFF</i>
	Magneti, Batteria <i>OFF</i>
	ABBANDONARE IL VELIVOLO
In volo al MOTORE	Miscela <i>INDIETRO</i>
	Manetta <i>TUTTA AVANTI</i>
	Selettore carburante <i>OFF</i>
	Ventilazione <i>CHIUSA</i>
	Magneti <i>OFF</i>
	Batteria, Alternatore <i>OFF</i>
	procedere come: ATTERRAGGIO SENZA POTENZA Appena possibile : ATTERRARE
In volo : ELETTRICO	Batteria <i>OFF</i>
	Alternatore <i>OFF</i>
	Ventilazione <i>APERTA</i>
	Riscaldamento <i>CHIUSO</i>
	Appena possibile : ATTERRARE

PERDITA POTENZA AL DECOLLO	
Se pista disponibile consente	ATTERRARE
<i>Se la pista disponibile non lo consente:</i>	
Velocità	70 MPH
Selettore carburante, miscela	<i>OFF</i>
Flap	<i>TUTTI GIU'</i>
Batteria, alternatore	<i>OFF</i>
Porte sbloccate	PRIMA DELL'IMPATTO

PERDITA POTENZA IN VOLO	
Velocità	70 MPH
Selettore carburante	ENTRAMBI
Miscela	AVANTI
Primer	CHIUSO e BLOCCATO
Aria calda carburatore	INDIETRO
<i>Se la potenza non si ripristina:</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	
<i>Se la potenza si ripristina:</i> ATTERRAGGIO APPENA POSSIBILE	

CESSNA C172

BASSA PRESSIONE OLIO	
Evitare variazioni di potenza	
Atterrare	AI PIU' PRESTO
<i>Prepararsi per</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	

ALTA TEMPERATURA OLIO	
Evitare variazioni di potenza	
Atterrare	AI PIU' PRESTO
<i>Prepararsi per</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	

BASSA PRESSIONE CARBURANTE	
Selettore carburante	SU ENTRAMBI
Atterrare	AI PIU' PRESTO
<i>Prepararsi per</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	

AVARIA ALTERNATORE	
Alternatore	<i>OFF</i>
Utenze non necessarie	ESCLUDERE
Breaker alternatore	IN
Alternatore	ON
Se si reinserisce	PROSEGUIRE IL VOLO
<i>Se non si reinserisce:</i>	
Alternatore	<i>OFF</i>
Utenze non necessarie	ESCLUDERE
Batteria	CONTROLLARE VOLMETRO

ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	
Velocità	70 MPH
Zona idonea atterraggio	SCEGLIERE
Perdere quota	SPIRALANDO SULLA ZONA
<i>Quando l'atterraggio è sicuro:</i>	
Velocità	MINIMA CONSENTITA
Batteria	<i>OFF</i>
Carburante	<i>OFF</i>
Cinture	STRETTE
Porte	SBLOCCATE PRIMA IMPATTO

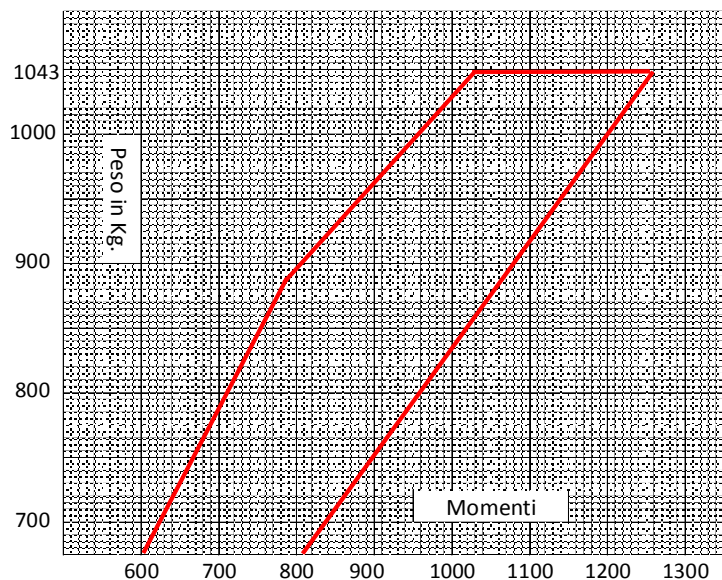
ISPEZIONE PRE-VOLO RINFORZATA CESSNA F 172 M	
Ed.1 Rev.0 26/10/2016	
IN CABINA	Volantini e pedaliera <i>LIBERI</i>
	Interruttori ,Magnetit <i>TUTTI OFF</i>
	Radio,ADF,Trasponder <i>OFF</i>
	Parcheggio <i>INSERITO</i>
	Batteria <i>ON</i>
	Indicatori carburante <i>CONTROLLARE</i>
	Flap <i>GIU'</i>
	Trim <i>NEUTRO</i>
	Batteria <i>OFF</i>
	Equipaggiamenti emergenza <i>A BORDO</i>
	Parabrezza e finestrini <i>PULITI</i>
ALA SINISTRA	Presa ventilazione cabina <i>LIBERA</i>
	Carburante <i>CONTROLLO VISIVO</i>
	Spurgo serbatoio sx <i>EFFETTUARE</i>
	Sfiato serbatoio sx <i>LIBERO</i>
	Avvisatore stallo,Pitot <i>LIBERI</i>
	Condizioni ala sx <i>VERIFICARE</i>
	Luci navigazione <i>INTEGRE</i>
	Alettone, flap: gioco cerniere <i>CONTROLLARE</i>
CARRELLO-FUSOLIERA-TIMONI	Carrello sinistro :
	Tacchi,ancoraggio <i>RIMUOVERE</i>
	Pneumatico, freni,disco <i>CONTROLLARE</i>
	Fusoliera sinistra:
	Condizioni generali <i>CONTROLLARE</i>
	Antenne <i>CONTROLLARE</i>
	Vano bagaglio (*) <i>CHIUSO</i>
	Timone Verticale:
	Libertà movimento <i>CONTROLLARE</i>
	Luce anticollisione <i>INTEGRA</i>
	Timone orizzontale
	Libertà movimento <i>CONTROLLARE</i>
	Trim <i>CONTROLLARE</i>
	Fusoliera destra:
	Condizioni generali <i>CONTROLLARE</i>
	Carrello destro :
	Tacchi,ancoraggio <i>RIMUOVERE</i>
	Pneumatico,freni, disco <i>CONTROLLARE</i>
ALA DESTRA	Flap: gioco cerniere <i>CONTROLLARE</i>
	Alettone:gioco cerniere <i>CONTROLLARE</i>
	Luci navigazione <i>INTEGRE</i>
	Condizioni ala dx <i>CONTROLLARE</i>
	Sfiato serbatoio <i>LIBERO</i>
	Spurgo serbatoio <i>EFFETTUARE</i>
	Carburante <i>CONTROLLARE</i>
	Presa ventilazione cabina <i>LIBERA</i>

L'ISPEZIONE PRE-VOLO RINFORZATA PUO' ESSERE EFFETTUATA, PER LA SOLA ATTIVITA' TURISTICA , DA PERSONALE ABILITATO ALLE OPERAZIONI.

Cerniere porta dx	<i>CONTROLLARE</i>
Presa gruppo esterno	<i>CHIUSA</i>
Copertura motore:	<i>TOGLIERE</i>
Perdita olio,cablaggi	<i>VERIFICARE</i>
Oggetti estranei	<i>NESSUNO</i>
Astina olio motore	<i>MINIMO 6 Qt</i>
Spurgo fuel strainer	<i>EFFETTUARE</i>
Presa aria motore	<i>LIBERA</i>
Elica ed ogiva,faro atterraggio	<i>CONTROLLARE</i>
Presa aria carburatore,filtro	<i>LIBERI</i>
Carrello anteriore:	
Tacchi e ancoraggio	<i>RIMUOVERE</i>
Pneumatico,ammortizzatore	<i>CONTROLLARE</i>
Vano motore sx	
Perdita olio,cablaggi	<i>VERIFICARE</i>
Oggetti estranei	<i>NESSUNO</i>
Copertura motore	<i>METTERE</i>
Presa statica	<i>LIBERA</i>
Presa Ventilazione	<i>LIBERA</i>
Porta sx, cerniere	<i>CONTROLLARE</i>

(*) chiudere a chiave con bambini a bordo

**Verificare Quaderno Tecnico per difetti
Rimuovere ogni traccia di brina, neve, ghiaccio**



I – ALBN	Peso (Kg)	Braccio (metri)	Momento (kg x mt)
VELIVOLO VUOTO **	645,3	1	645,355
Pilota + passeggero		0,941	
Passeggeri posteriore		1,85	
Bagaglio		2,361	
Carburante Lt x0,72.= Kg		1,223	
Dati al decollo			

Consumo carburante Lt x0,72 = Kg	1,223	
Dati atterraggio		

** Rapporto di pesata del 07.02.2014

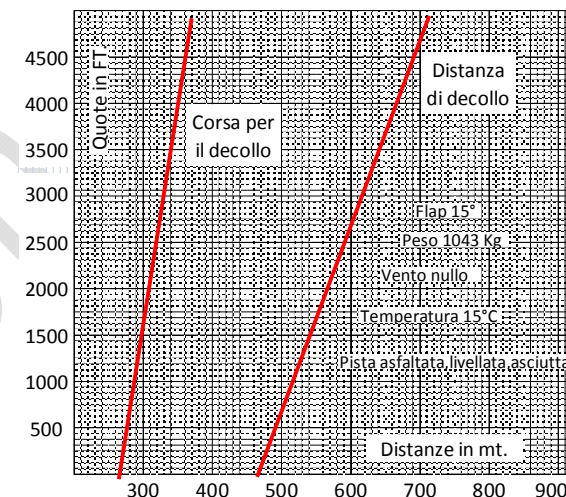
Aeroporto 1° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

Aeroporto 2° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

Aeroporto 1° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

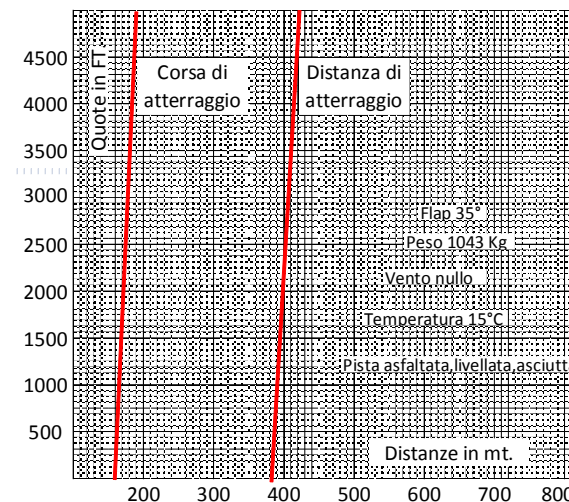
Aeroporto 2° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

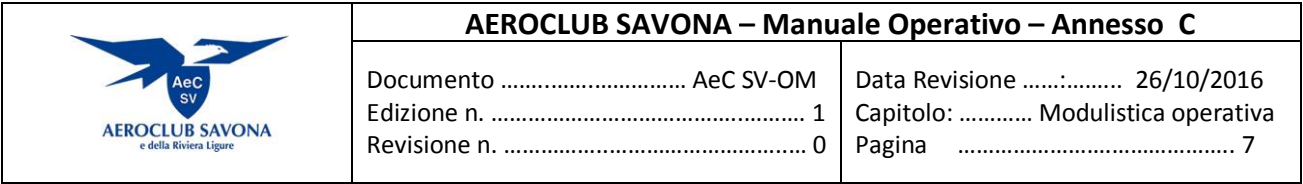
Corrispondenza indicazioni televel e contenuto del serbatoio in litri				
0	1/4	1/2	3/4	4/4
0	19 lt	38 lt	57 lt	77 lt



CESSNA 172

I-ALBN





PIANIFICAZIONE NAVIGAZIONE					C172					
Bollettini meteo ore:										
Aeroporto Partenza:										
Aeroporto Arrivo:										
Alternato 1:					Alternato 2:					
Si dichiara di aver preso visione dei Notam degli aeroporti di cui sopra										
Firma Allievo					Firma Istruttore					
Il presente modello, compilato e firmato, va conservato in caso di allievo solista										
ALTERNATO 1 :										
Quota	PERCORSO			PRUA	NM	T.	CARB	ETO	ATO	RETO
TOTALI										
ALTERNATO 2 :										
Quota	PERCORSO			PRUA	NM	T.	CARB	ETO	ATO	RETO
TOTALI										
PRESTAZIONI C172				CARBURANTE NECESSARIO						
CROCIERA	POTENZA	RPM	LITRI/h	TAS	Per la tratta lt.....x0,72 = Kg					
Economica	55%	2100	28 lt	80	Per alternato lt.....x0,72 = Kg					
Normale	65%	2350	33 lt	90	Attesa 30' lt. 14 = Kg					10
Veloce	75%	2450	38 lt	100	Totale					Kg.
ARO Linate tel. 02 70143697 Fax 02 70143229 (per inviare e/o chiudere piano di volo)										

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 8

CHECK LIST PROCEDURE NORMALI

CONTROLLI PRE VOLO		
IN CABINA	Volantini e pedaliera	LIBERI
	Interruttori	TUTTI OFF
	Magneti	OFF
	Avionic master	OFF
	Parcheggio	INSERITO
	Batteria	ON
	Indicatori carburante	CONTROLLARE
	Pannello annunciatore (3 luci)	ACCESE
	Flap	PROVARE MOVIMENTO
	Trim	NEUTRO
ALA DESTRA	Batteria	OFF
	Equipaggiamenti emergenza	A BORDO
	Parabrezza e finestrini	PULITI
	Flap, alettone: gioco cerniere	CONTROLLARE
	Luci navigazione	INTEGRE
	Condizioni ala dx	VERIFICARE
	Carburante	CONTROLLO VISIVO
	Spurgo serbatoio	EFFETTUARE
	Sfiato serbatoio	LIBERO
	Presa ventilazione cabina	LIBERA
Carrello destro :		
	Tacchi, ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico, freni, disco	CONTROLLARE
Cerniere porta		
	Presa gruppo esterno	CHIUSA
	Presa statica	LIBERA
Vano motore dx:		
	Perdita olio, cablaggi	VERIFICARE
	Oggetti estranei	NESSUNO
	Presa aria motore	LIBERA
	Elica ed ogiva faro atterraggio	CONTROLLARE
	Cinghia alternatore	CONTROLLARE
	Presa aria carburatore , filtro	CONTROLLARE
Carrello anteriore:		
	Tacchi e ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico, ammortizzatore	CONTROLLARE
	Spurgo carburante	EFFETTUARE
Vano motore sx:		
	Perdita olio, cablaggi	VERIFICARE
	Oggetti estranei	NESSUNO
	Astina olio motore	MIN 5 QT
	Presa statica	LIBERA
	Presa ventilazione cabina	LIBERA
Carrello sinistro :		
	Tacchi, ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico, freni, disco	CONTROLLARE
ALA SINISTRA	Presa ventilazione cabina	LIBERA
	Sfiato serbatoio	LIBERO
	Spurgo serbatoio	EFFETTUARE
	Condizioni ala sx	VERIFICARE
	Carburante	CONTROLLO VISIVO
	Avvisatore stallo	LIBERO
	Pitot	LIBERO
	Luci navigazione	INTEGRE
	Alettone, flap: gioco cerniere	CONTROLLARE
Fusoliera sinistra:		
	Condizioni generali	CONTROLLARE
	Antenne	CONTROLLARE
Timone Verticale:		
	Movimento	CONTROLLARE
	Luce anticollisione	INTEGRA
Timone orizzontale		
	Movimento	LIBERO
	Trim	CONTROLLARE
Fusoliera destra:		
	Condizioni generali	CONTROLLARE

PIPER PA 28

PRIMA DI SALIRE A BORDO	
Batteria	ON
Flap	SU
Luci esterne, faro atterraggio	PROVARE poi OFF
Avvisatore stallo	PROVARE
Batteria	OFF

PRE - AVVIAMENTO	
Passeggeri	A BORDO
Porta	CHIUSA e BLOCCATA
Sedili , cinture	REGOLATI
Freno parcheggio	INSERITO
Avionic master	OFF
Riscaldamento cabina	OFF

AVVIAMENTO		
MOTORE FREDDO	Batteria, alternatore	ON
	Luce anticollisione	ON
	Aria calda carburatore	OFF
	Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
	Pompa carburante	ON
	Miscela	AVANTI
	Manetta	¾ cicchetti poi 1 cm. aperta
	Magneti	ENTRAMB
	GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
	Starter	ON
	Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30 sec
	Manetta	1000/1200 RPM
	Pompa carburante	OFF
	Pressione carburante	CONTROLLARE
Pannello annunciatore (3 luci)	SPENTE	
Se pressione olio non aumenta in 30 secondi		
MISCELA OFF		
USARE LO STARTER PER MASSIMO 30 SECONDI		
Poi attendere 5 minuti		
MOTORE CALDO	Batteria, alternatore	ON
	Luce anticollisione	ON
	Aria calda carburatore	OFF
	Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
	Pompa carburante	ON
	Miscela	AVANTI
	Manetta	CHIUSA
	Magneti	ENTRAMBI
	GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
	Starter	ON
	Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30
	Manetta	1000/1200 RPM
	Pompa carburante	OFF
	Pressione carburante	CONTROLLARE
Pannello annunciatore (3 luci)	SPENTE	
MOTORE INGOLFATO	Batteria, alternatore	ON
	Luce anticollisione	ON
	Aria calda carburatore	OFF
	Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
	Pompa carburante	ON
	Miscela	INDIETRO
	Manetta	TUTTA AVANTI
	Magneti	ENTRAMBI
	GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
	Starter	ON
	Quando il motore parte	MISCELA AVANTI
	Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30 sec
	Manetta	1000/1200 RPM
	Pompa carburante	OFF
Pressione carburante	CONTROLLARE	
Pannello annunciatore (3 luci)	SPENTE	

**AEROCUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 9

AVVIAMENTO CON GRUPPO ESTERNO

Batteria, alternatore	OFF
Interruttori	TUTTI OFF
Corrente esterna 12 V	INSERITA
Pannello annunciatore (3 luci)	ACCESO
Selettore carburante	SUL PIU' VUOTO
Pompa carburante	ON
Miscela	AVANTI
Manetta	$\frac{3}{4}$ cicchetti poi 1 cm. aperta
Magneti	ENTRAMBI
GRIDARE: VIA DALL'ELICA	
Starter	ON
Pressione olio	VERIFICARE ENTRO 30
Manetta	1000/1200 RPM
Pompa carburante	OFF
Pressione carburante	CONTROLLARE
Corrente esterna	SCOLLEGARE
Batteria, alternatore	ON
Pannello annunciatore (3 luci)	SPENTE
Se pressione olio non aumenta in 30 secondi	
MISCELA OFF	
USARE LO STARTER PER MASSIMO 30 SECONDI	
Poi attendere 5 minuti	

PRE - RULLAGGIO

Avionic master	ON
COM/NAV - ADF	ON
Pannello	SPEAKER o PHONE (se cuffie)
Radio, VOR, ADF	SELEZIONARE
Trasponder	STBY - 7000
Luci navigazione	ON
Chiamata radio	EFFETTUARE
Altmetro	VERIFICARE ONH
Bussola - girobussola	SINCRONIZZARE
Vuotometro	IN ARCO VERDE
Zona rullaggio	LIBERA

RULLAGGIO

Freno parcheggio	OFF
Freni a pedale	PROVARE
Steering	CONTROLLARE
Virosbandometro	CONTROLLARE
Bussola, girobussola	CONTROLLARE
Selettore carburante	CAMBIARE

PROVA MOTORE

Freno parcheggio	INSERITO
Selettore carburante	SUL PIU' PIENO
Strumenti motore	IN ARCO VERDE
Manetta	2000 RPM
Aria carburatore	CALDA
Verificare : Caduta RPM e Incremento temperatura aria	
Miscela	RICERCA BEST POWER
Magneti uno per volta	PROVARE
Max caduta 175 RPM	Max differenza 50 RPM
Manetta	1200 RPM

PRIMA DEL DECOLLO

Batteria - alternatore	CONTROLLARE ON
Magneti	CONTROLLARE
Pompa carburante	ON
Miscela	TUTTA AVANTI
Aria calda carburatore	TUTTA AVANTI
Flap	15°
Breakers	TUTTI IN
Trim	A ZERO
Sedili / Bretelle/Porte	BLOCCATE
Comandi , provare	LIBERI
Trasponder	ALT
BRIEFING PASSEGGERI	EFFETTUARE

DECOLLO / SALITA

Allineati in pista	APPLICARE FRENI
Manetta	1500 RPM
Bussola, girobussola	CONTROLLARE
Vuotometro	ARCO VERDE
Freni	RILASCIARE
Manetta progressivamente	TUTTA AVANTI
Rotazione	da 60 a 65 KTS
Velocità iniziale salita	70 KTS
Flap	RETRARRE A 500
Pompa carburante	OFF
Velocità salita	80 KTS

CROCIERA

Potenza normale (65%)	2350 RPM
Potenza max continua	MISCELA RICCA-2450
Miscela (sopra i 3000 ft)	REGOLARE
Carburante	BILANCIARE
Bussola, girobussola	CONTROLLARE

DISCESA

Aria carburatore	COME RICHIESTO
Miscela	TUTTA AVANTI
Temperatura olio e cilindri	CONTROLLARE

AVVICINAMENTO - ATTERRAGGIO

Cinture	BLOCCATE
Miscela	TUTTA AVANTI
Pompa carburante	ON
Aria carburatore	ON
Velocità in finale:	
Flap 35°	70 KTS
Flap 15°	75 KTS
Flap 0°	80 KTS

RIATTACCATA

Manetta	TUTTA AVANTI
Miscela	TUTTA AVANTI
Aria carburatore	DENTRO
Assetto salita	IMPOSTARE
Velocità	MINIMO 70 KTS
Flap	RETRARRE
Pompa carburante	OFF
Velocità	80 KTS

DOPO L'ATTERRAGGIO

Flap	RETRARRE
Aria carburatore	DENTRO
Pompa carburante	OFF
Trasponder	OFF

AL PARCHEGGIO

Freno parcheggio	INSERIRE
Manetta (1 min.)	1000 RPM
Cinture	SBLOCCATE
Avionic master	OFF
Luci navigazione	OFF
Luce anticollisione	OFF
Magneti a massa	PROVARE
Miscela	INDIETRO
Alternatore	OFF
Batteria	OFF

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM

Edizione n. 1

Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016

Capitolo: Modulistica operativa

Pagina 10

CHECK LIST PROCEDURE EMERGENZE

INCENDIO	
A TERRA	Miscela <i>INDIETRO</i>
	Manetta <i>TUTTA AVANTI</i>
	Selettore <i>OFF</i>
	Avionic master <i>OFF</i>
	Magneti <i>OFF</i>
	Batteria <i>OFF</i>
ABBANDONARE IL VELIVOLO	
In volo al MOTORE	Miscela <i>INDIETRO</i>
	Manetta <i>TUTTA AVANTI</i>
	Selettore <i>OFF</i>
	Ventilazione <i>CHIUSA</i>
	Magneti <i>OFF</i>
	Batteria <i>OFF</i>
	Alternatore <i>OFF</i>
	procedere come: ATTERRAGGIO SENZA POTENZA Appena possibile ATTERRARE
In volo : ELETTRICO	Batteria <i>OFF</i>
	Alternatore <i>OFF</i>
	Ventilazione <i>APERTA</i>
	Riscaldamento <i>CHIUSO</i>
	Appena possibile ATTERRARE

PERDITA POTENZA AL DECOLLO	
Se pista disponibile consente	<i>ATTERRARE</i>
<i>Se la pista disponibile non lo consente:</i>	
Velocità	<i>70 KTS</i>
Proseguire dritto o piccole accostate	
Selettore carburante	<i>OFF</i>
Miscela	<i>INDIETRO</i>
Flap	<i>TUTTI GIU'</i>
Batteria, alternatore	<i>OFF</i>
Porte sbloccate	<i>PRIMA DELL'IMPATTO</i>

PERDITA POTENZA IN VOLO	
Velocità	<i>70 KTS</i>
Selettore carburante	<i>ENTRAMBI</i>
Miscela	<i>AVANTI</i>
Primer	<i>CHIUSO e BLOCCATO</i>
Aria calda carburatore	<i>INDIETRO</i>
<i>Se la potenza non si ripristina:</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	
<i>Se la potenza si ripristina:</i> ATTERRAGGIO APPENA POSSIBILE	

PIPER PA 28

BASSA PRESSIONE OLIO	
Evitare variazioni di potenza	
Atterrare	<i>AI PIU' PRESTO</i>
<i>Prepararsi per</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	

ALTA TEMPERATURA OLIO	
Evitare variazioni di potenza	
Atterrare	<i>AI PIU' PRESTO</i>
<i>Prepararsi per</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	

BASSA PRESSIONE CARBURANTE	
Selettore carburante	<i>SU ENTRAMBI</i>
Pompa carburante	<i>ON</i>
Atterrare	<i>AI PIU' PRESTO</i>
<i>Prepararsi per</i> ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	

AVARIA ALTERNATORE	
Alternatore	<i>OFF</i>
Utenze non necessarie	<i>ESCLUDERE</i>
Breaker alternatore	<i>IN</i>
Alternatore	<i>ON</i>
Se si reinserisce	<i>PROSEGUIRE IL VOLO</i>
<i>Se non si reinserisce:</i>	
Alternatore	<i>OFF</i>
Utenze non necessarie	<i>ESCLUDERE</i>
Batteria	<i>CONTROLLARE VOLMETRO</i>

ATTERRAGGIO SENZA POTENZA	
Velocità	<i>70 KTS</i>
Zona idonea atterraggio	<i>SCEGLIERE</i>
Perdere quota	<i>SPIRALANDO SULLA ZONA</i>
<i>Quando l'atterraggio è sicuro:</i>	
Velocità	<i>MINIMA CONSENTITA</i>
Batteria	<i>OFF</i>
Carburante	<i>OFF</i>
Cinture	<i>STRETTE</i>
Porte	<i>SBLOCCATE PRIMA IMPATTO</i>

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 11

ISPEZIONE PRE-VOLO RINFORZATA PIPER PA 28 Cadet

Ed.1 Rev.0**26/10/2016**

IN CABINA	Volantini e pedaliera	LIBERI
	Interruttori ,Magnet	TUTTI OFF
	Radio,ADF,Trasponder	OFF
	Miscela	TUTTA INDIETRO
	Parcheggio	INSERITO
	Batteria	ON
	Breakers	TUTTI IN
	Indicatori carburante	CONTROLLARE
	Pannello annunciatore (tre luci)	ACCESE
	Flap	PROVARE MOVIMENTO
	Trim	NEUTRO
	Batteria	OFF
	Equipaggiamenti emergenza	A BORDO
	Parabrezza e finestrini	PULITI
ALA DESTRA	Alettone,flap:gioco cerniere	CONTROLLARE
	Luci navigazione	INTEGRE
	Condizioni ala sx	VERIFICARE
	Carburante	CONTROLLO VISIVO
	Chiusura serbatoio	CONTROLLARE
	Spurgo serbatoio	EFFETTUARE
	Sfiato serbatoio sx	LIBERO
	Presa ventilazione cabina	LIBERA
Carrello destro:		
Tacchi,ancoraggio		RIMUOVERE
Pneumatico,ammortizzatore		CONTROLLARE
Dischi freni, pastiglie		CONTROLLARE
Cerniere porta		CONTROLLARE
Presa gruppo esterno		CHIUSA
Presa statica		LIBERA
Vano motore dx		APRIRE
Perdita olio, carburante, cablaggi		VERIFICARE
Oggetti estranei		NESSUNO
Vano motore dx		CHIUDERE
Presa aria motore		LIBERA
Elica, ogiva,faro atterraggio		CONTROLLARE
Cinghia alternatore		CONTROLLARE
Prea aria carburatore, filtro		LIBERI
Carrello anteriore:		
	Tacchi e ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico, ammortizzatore	CONTROLLARE
Spurgo carburante motore		EFFETTUARE
Vano motore dx:		APPRIRE
Perdiite olio, carburante,cablaggi		CONTROLLARE
Oggetti estranei		NESSUNO
Astina olio motore		5 QT

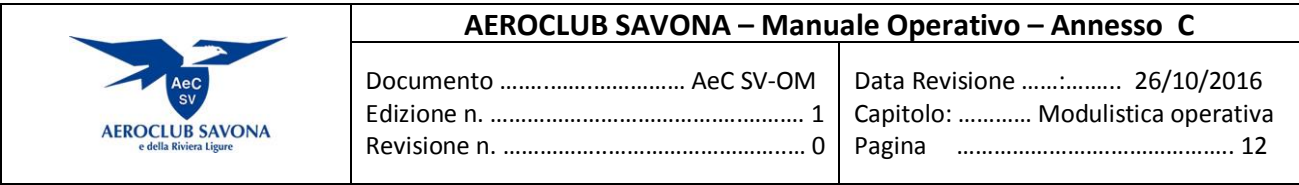
L'ISPEZIONE PRE-VOLO RINFORZATA PUO' ESSERE EFFETTUATA, PER LA SOLA ATTIVITA' TURISTICA , DA PERSONALE ABILITATO ALLE OPERAZIONI.

Vano motore sx		CHIUDERE
Presa statica		LIBERA
Presa ventilazione cabina		LIBERA
Carrello sx :		
ALA SINISTRA	Tacchi,ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico,ammortizzatore	CONTROLLARE
	Dischi freni, pastiglie	CONTROLLARE
	Presa ventilazione cabina	LIBERA
	Sfiato serbatoio	LIBERO
	Spurgo serbatoio	EFFETTUARE
	Condizioni ala	CONTROLLARE
	Carburante	CONTROLLO VISIVO
	Avvisatore stallo	LIBERO
	Pitot	LIBERO
	Luci navigazione	INTEGRE
	Alettone,gioco,cerniere	CONTROLLARE
	Flap: gioco, cerniere	CONTROLLARE
Fusoliera sx:		
	Condizioni generali	CONTROLLARE
	Antenne	CONTROLLARE
Timone Verticale:		
	Libertà movimento	CONTROLLARE
	Luce anticollisione	INTEGRA
Timone orizzontale		
	Libertà movimento	CONTROLLARE
	Trim	CONTROLLARE
Fusoliera destra:		
	Condizioni generali	CONTROLLARE
Carrello anteriore:		
	Tacchi e ancoraggio	RIMUOVERE
	Pneumatico,ammortizzatore	CONTROLLARE
Vano motore sx		
	Perdita olio,cablaggi	VERIFICARE
	Oggetti estranei	NESSUNO
Copertura motore		METTERE
Presa statica		LIBERA
Presa Ventilazione		LIBERA

Verificare Quaderno Tecnico per difetti differiti e scadenze manutentive superabili con il volo previsti

Registrare carburante e olio imbarcato

Rimuovere ogni traccia di brina, neve o ghiaccio da tutte le superfici



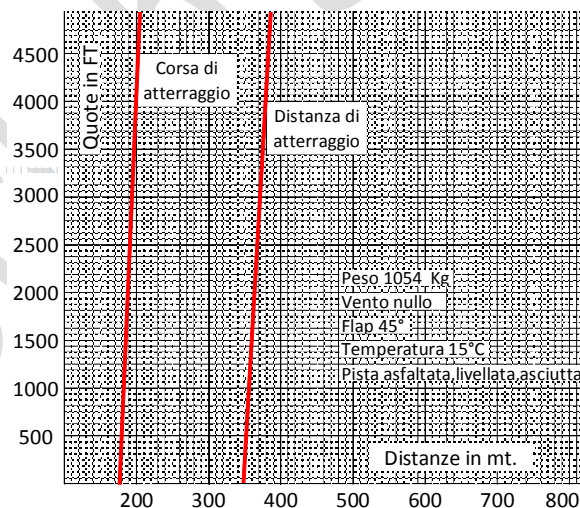
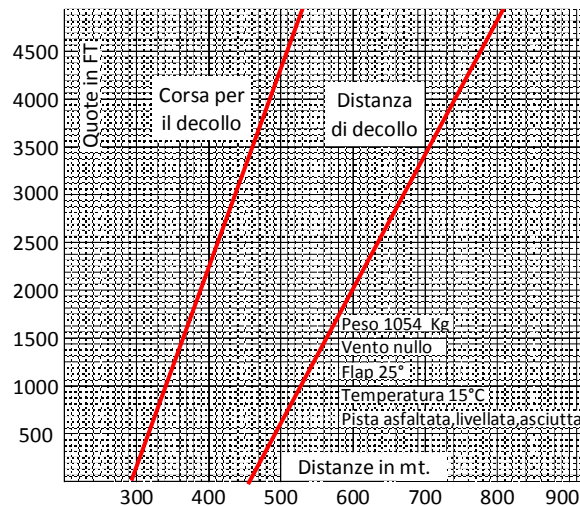
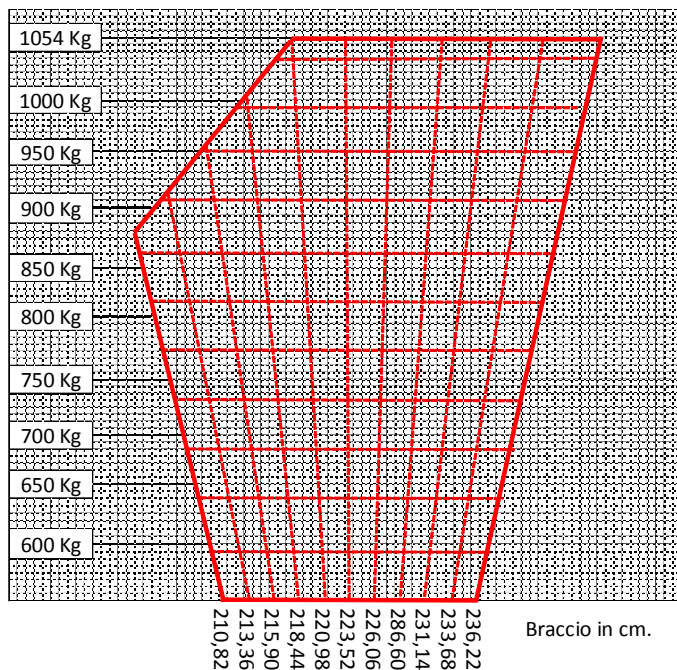
PIANIFICAZIONE NAVIGAZIONE					PA 28					
Bollettini meteo ore:										
Aeroporto Partenza:										
Aeroporto Arrivo:										
Alternato 1:					Alternato 2:					
Si dichiara di aver preso visione dei Notam degli aeroporti di cui sopra										
Firma Allievo					Firma Istruttore					
Il presente modello, compilato e firmato, va conservato in caso di allievo solista										
ALTERNATO 1 :										
Quota	PERCORSO			PRUA	NM	T.	CARB	ETO	ATO	RETO
TOTALI										
ALTERNATO 2 :										
Quota	PERCORSO			PRUA	NM	T.	CARB	ETO	ATO	RETO
TOTALI										
PRESTAZIONI PA 28					CARBURANTE NECESSARIO					
CROCIERA	POTENZA	RPM	LITRI/h	TAS	Per la tratta lt.....x0,72 = Kg					
Economica	55%	2200	30 lt	85	Per alternato lt.....x0,72 = Kg					
Normale	65%	2350	34 lt	95	Attesa 30' lt. 15 = Kg					11
Veloce	75%	2470	38 lt	110	Totale					Kg.
ARO Linate tel. 02 70143697 Fax 02 70143229 (per inviare e/o chiudere piano di volo)										



AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 13



I-CCIM	Peso Kg	Braccio cm	Momento Kg x cm
VELIVOLO VUOTO **	664,5	216,9	144130,05
Pilota + passeggero		204,47	
Passeggeri posteriore		299,97	
Bagaglio		362,71	
Carburante Lt x0,72.= Kg		241,30	
Dati al decollo			
Consumo carburante Lt x0,72 = Kg		241,30	
Dati atterraggio			

Aeroporto Partenza	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	
Aeroporto Arrivo	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	
Aeroporto 1° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	
Aeroporto 2° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

Corrispondenza indicazioni televel e contenuto del serbatoio in litri					
0	5	10	15	20	F
8 **	18	32	48	63	95
** non usabile					

**Rapporto di pesata del 29.06.2014

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM

Edizione n. 1

Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016

Capitolo: Modulistica operativa

Pagina 14

CHECK LIST PROCEDURE NORMALI

ISPEZIONE CABINA	
Sicura maniglia estrazione paracadute	<i>INSERITA</i>
Assenza oggetti estranei	<i>CONTROLLARE</i>
Cloche	<i>LIBERA</i>
Pedaliera	<i>REGOLARE</i>
Magneti	<i>OFF</i>
Batteria	<i>ON</i>
Spia tettuccio	<i>ACCESA</i>
EMS	<i>ON</i>
Indicatore carburante	<i>CONTROLLARE</i>
Volmetro	<i>MIN 12 V</i>
Spia Generatore	<i>ACCESA ROSSA</i>
Pompa carburante: provare, poi	<i>OFF</i>
Trim provare, poi	<i>1 TACCA "DOWN"</i>
EMS	<i>OFF</i>
Flaps : provare, poi	<i>A "0"</i>
Trasponder	<i>OFF</i>
Batteria , Interruttori	<i>TUTTI OFF</i>
Tettuccio e parabrezza	<i>PULITI</i>
Documenti, carte, manuali	<i>A BORDO</i>
Bagaglio	<i>SISTEMATO</i>

ISPEZIONE ESTERNA	
Flaps	<i>CONTROLLARE</i>
Carrello , freni,tubi, pneumatico	<i>CONTROLLARE</i>
Alettone	<i>CONTROLLARE</i>
Superficie alare	<i>CONTROLLARE</i>
Luce estremità alare, strobo	<i>CONTROLLARE</i>
Sfiato carburante	<i>LIBERO</i>
Pitot/statica	<i>LIBERI</i>
Bordo d'attacco alare	<i>CONTROLLARE</i>
Carburante	<i>CONTROLLARE a VISTA</i>
Bagagliaio	<i>CHIUSO</i>
Drenaggio carburante serbatoio sx	<i>EFFETTUARE</i>
Presa ventilazione	<i>LIBERA</i>
SOLO PER PRIMO VOLO DELLA GIORNATA	
Cofano motore	<i>RIMUOVERE</i>
Liquido refrigerante – Olio motore	<i>CONTROLLARE</i>
Supporto motore, marmitta	<i>CONTROLLARE</i>
Tubi e connessioni	<i>CONTROLLARE</i>
Oggetti estranei	<i>NESSUNO</i>
Cofano motore	<i>CHIUDERE</i>
PER TUTTI I VOLI	
Olio motore	<i>CONTROLLARE</i>
Ogiva, elica	<i>CONTROLLARE</i>
Prese d'aria – faro atterraggio	<i>CONTROLLARE</i>
Drenaggio carburante motore	<i>EFFETTUARE</i>
Carrello ant.: pneumatico,carenatura	<i>CONTROLLARE</i>
Presa ventilazione	<i>LIBERA</i>
Drenaggio carburante serbatoio dx	<i>EFFETTUARE</i>
Superficie alare inferiore	<i>CONTROLLARE</i>

PS 28 CRUISER

Segue ISPEZIONE ESTERNA	
Bagagliaio	<i>CHIUSO</i>
Bordo d'attacco alare	<i>CONTROLLARE</i>
Carburante	<i>CONTROLLARE a VISTA</i>
Sfiato carburante	<i>LIBERO</i>
Luce estremità alare, strobo	<i>CONTROLLARE</i>
Alettone e trim	<i>CONTROLLARE</i>
Flap	<i>CONTROLLARE</i>
Carrello : freni, tubi, pneumatico	<i>CONTROLLARE</i>
Carenatura ruota	<i>CONTROLLARE</i>
Fusoliera	<i>CONTROLLARE</i>
Antenne radio e ELT	<i>CONTROLLARE</i>
Antenna VOR	<i>CONTROLLARE</i>
Timone verticale	<i>SUPERFICI, CERNIERE LIBERTA' MOVIMENTI</i>
Timone orizzontale	<i>SUPERFICI, CERNIERE LIBERTA' MOVIMENTI, TRIM</i>
Fusoliera	<i>CONTROLLARE</i>

PRIMA DI SALIRE A BORDO	
Pianificazione, centraggio	<i>EFFETTUATI</i>
Briefing pax abbandono e paracadute	<i>EFFETTUARE</i>

PRE - AVVIAMENTO	
Cinture	<i>BLOCCATE</i>
Pedaliera	<i>REGOLATA</i>
Freni e freno parcheggio	<i>APPLICARE</i>
Tettuccio	<i>CHIUSO e BLOCCATO</i>

AVVIAMENTO (motore freddo)	
Selettore carburante	<i>SUL SINISTRO</i>
Manetta	<i>TUTTA INDIETRO</i>
Batteria	<i>ON</i>
EMS	<i>ON</i>
Pompa elettrica	<i>ON</i>
Strobo light	<i>ON</i>
Arricchitore	<i>TIRARE E MANTENERE</i>
Zona elica	<i>LIBERA</i>
Starter	<i>ON</i>
Pressione olio entro 10 sec.	<i>CONTROLLARE</i>
Arricchitore lentamente	<i>DENTRO</i>
Pompa elettrica	<i>OFF</i>
Manetta	<i>RPM IN ARCO VERDE</i>
Pressione olio	<i>IN ARCO VERDE</i>
Se la pressione olio non aumenta in 10 secondi:	Usare lo starter per max 10 sec poi attendere 2 minuti:
SPEGNERE MOTORE	PER RAFFREDDAMENTO

AVVIAMENTO (motore caldo)	
Come sopra senza usare l'arricchitore.	

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 15

PRE - RULLAGGIO

Generatore	ON
Avionics	ON
Transponder	STBY
Luci navigazione	ON
GTN 750	SELEZIONARE FREQUENZE
Spia generatore	VERDE
Breakers	TUTTI IN
Zona rullaggio	LIBERA
Chiamata radio	EFFETTUARE
Altimetri	REGOLARE

RULLAGGIO

Freni	VERIFICARE
Serbatoio carburante sul	DESTRO
Virosbandometro, bussola, direzionale	VERIFICARE

PROVA MOTORE

Freni e freno parcheggio	APPLICARE
Selettore carburante sul	SINISTRO
Strumenti motore	ARCO VERDE
Manetta	4000 RPM
Aria calda al carburatore, ON poi	OFF
Magneti (provare uno per volta)	VERIFICARE (caduta max 300 rpm - differenza 115 rpm)
Manetta	2500 RPM

PRE - DECOLLO

Spia allarme tettuccio e EMS	SPENTE
Transponder 7000	ALT
Batteria ON	VERIFICARE
Generatore ON	VERIFICARE
Pompa carburante	ON
Flaps	12°
Aria calda al carburatore	VERIFICARE OFF
Trim	TACCA "DOWN"
Strumenti motore	IN ARCO VERDE
Breakers	TUTTI IN
Configurazione EMS e EFIS	PER IL DECOLLO
Cinture	BLOCCATE
Comandi a fondo corsa	LIBERI
Briefing passeggero	EFFETTUARE
Sicura paracadute	TOGLIERE
Freno parcheggio	TOGLIERE

DECOLLO - SALITA

Allineati in pista: Bussola magnetica	CONTROLLARE
Manetta (avanti con progressione)	5000 +/- 100 RPM
Rotazione	40 Kts
Velocità	56 Kts
Flaps a 300 ft AGL	RETRARRE
Freni	APPLICARE
Velocità	62 Kts
Pompa carburante	OFF

CROCIERA

Potenza	REGOLARE
Girobussola, bussola	CONTROLLARE
Strumenti motore	NEI LIMITI
Controllo carburante e bilanciamento	EFFETTUARE

DISCESA

Aria calda carburatore	COME RICHIESTO
Temperature	CONTROLLARE

SOTTOVENTO

Cinture	BLOCCATE
Pompa carburante	ON
Faro atterraggio	ACCESO
Carburante	SUL PIU' PIENO
Velocità	70 Kts
Flaps	12°

IN FINALE

Flaps	30°
Velocità	60 Kts

RIATTACCATA

Manetta	TUTTA AVANTI
Assetto salita	IMPOSTARE
Flaps	12°
Velocità	65 Kts
Flaps a 500 ft AGL	RETRARRE
Faro atterraggio, pompa carburante	OFF

POST-ATTERRAGGIO

Sicura paracadute	INSERIRE
Pompa carburante	OFF
Trim a	1 TACCA "DOWN"
Flaps	RETRARRE
Transponder	STBY
Strobo, faro atterraggio	OFF

AL PARCHEGGIO

Manetta (per 2 minuti)	AL MINIMO
Freni e freno parcheggio	APPLICARE
Manetta (per 2 minuti)	AL MINIMO
Avionics	OFF
Magneti (uno per volta)	OFF
Dati per quaderno tecnico	SCRIVERE
Interruttori	TUTTI OFF
Cinture e tettuccio	SBLOCCARE

DATI PER CROCIERA

	Potenza	Velocità	Consumo
Economica	4500 RPM	80 Kts	15,7 l/h
Normale	4800 RPM	89 Kts	18,5 l/h
Veloce	5000 RPM	95 Kts	21,5 l/h

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM

Edizione n. 1

Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016

Capitolo: Modulistica operativa

Pagina 16

CHECK LIST PROCEDURE EMERGENZA

INCENDIO (prima della messa in moto)	
Starter	<i>CONTINUARE</i>
Carburante	<i>CHIUSO</i>
Manetta	<i>TUTTA AVANTI</i>
Abbandonare velivolo	
Usare estinguenti esterni	

INCENDIO CON MOTORE ACCESO	
Carburante	<i>CHIUSO</i>
Manetta	<i>TUTTA AVANTI</i>
Magneti	<i>OFF</i>
Batteria e generatore	<i>OFF</i>
Abbandonare velivolo	
Usare estinguenti esterni	

INCENDIO IN VOLO	
Carburante	<i>CHIUSO</i>
Manetta	<i>TUTTA AVANTI</i>
Magneti (quando il motore si arresta)	<i>OFF</i>
Riscaldamento cabina	<i>ESCLUDERE</i>
Velocità	<i>60 Kts</i>
Non tentare di rimettere in moto	
Prepararsi per un atterraggio senza potenza o all'estrazione paracadute emergenza	

INCENDIO ELETTRICO – FUMO A BORDO	
Batteria e generatore, altri interruttori	<i>OFF</i>
Riscaldamento cabina	<i>OFF</i>
Ventilazione	<i>APRIRE</i>
ATTERRARE appena possibile	

PERDITA POTENZA DOPO IL DECOLLO	
Se lunghezza pista consente	<i>ATTERRARE</i>
Se pista disponibile non lo consente	<i>60 Kts</i>
Luogo atterraggio emergenza	<i>SCEGLIERE</i>
Carburante, magneti, batteria	<i>OFF</i>
Prima dell'impatto: tettuccio	<i>SBLOCCATO</i>
Se pericoloso atterrare	<i>AZIONARE PARACADUTE</i>

PERDITA DI POTENZA IN VOLO	
Velocità	<i>60 Kts</i>
Carburante, pompa carburante	<i>ON</i>
Magneti	<i>ON</i>
Se la potenza si ripristina appena possibile	<i>ATTERRARE</i>
<i>Altrimenti:</i>	
<i>ATTERRAGGIO SENZA POTENZA O ESTRAZIONE PARACADUTE EMERGENZA</i>	

VIBRAZIONI AL MOTORE	
Impostare RPM per vibrazioni più basse	
Appena possibile atterrare	

PS 28 CRUISER

RIMESSA IN MOTO IN VOLO	
Batteria	<i>ON</i>
EMS	<i>ON</i>
Manetta	<i>AL MINIMO</i>
Pompa elettrica carburante	<i>ON</i>
Selettore carburante	<i>CAMBIARE</i>
Starter	<i>ON</i>

GHIACCIO CARBURATORE	
Aria calda carburatore	<i>ON</i>
Manetta	<i>SETTARE 1/3 POTENZA</i>
Cambiare quota	<i>APPENA POSSIBILE</i>
Velocità	<i>76 Kts</i>
Potenza motore	<i>INCREMENTARE</i>
Se non si ripristina, appena possibile	<i>ATTERRARE</i>

ROTTURA CAVO MANETTA	
Il motore rimane accelerato :	
<i>GUADAGNARE QUOTA DIRIGENDO AEROPORTO</i>	
Su verticale aeroporto	<i>CARBURANTE OFF</i>
Impostare atterraggio senza motore	

BASSA PRESSIONE OLIO	
Variazioni potenza	<i>EVITARE</i>
Appena possibile	<i>ATTERRARE</i>
Prepararsi per un atterraggio senza motore o estrazione paracadute	

ALTA PRESSIONE OLIO	
Potenza	<i>RIDURRE AL MINIMO PER IL VOLO</i>
Appena possibile	<i>ATTERRARE</i>
Prepararsi per un atterraggio senza motore o estrazione paracadute	

ALTA TEMPERATURA OLIO	
Potenza	<i>RIDURRE AL MINIMO PER IL VOLO</i>
Appena possibile	<i>ATTERRARE</i>
Prepararsi per un atterraggio senza motore o estrazione paracadute	

ALTA TEMPERATURA TESTATA CILINDRI	
Potenza	<i>RIDURRE AL MINIMO PER IL VOLO</i>
Appena possibile	<i>ATTERRARE</i>
Prepararsi per un atterraggio senza motore o estrazione paracadute	

BASSA PRESSIONE CARBURANTE	
Pompa carburante	<i>ON</i>
Appena possibile	<i>ATTERRARE</i>
Prepararsi per un atterraggio di emergenza o Estrazione paracadute	

AVARIA ALTERNATORE

RPM	>3000
Utenze non necessarie	ESCLUDERE
Se non si ripristina: Master GEN	OFF
Appena possibile	ATTERRARE

VOLMETRO > 12 V

Manetta	RIDURRE
Se persiste indicazioni > 12V :	GENERATORE OFF
Utenze non necessarie	ESCLUDERE
Appena possibile	ATTERRARE

AVARIA EFIS

Efis breaker	CONTROLLARE ON
Interruttore avionics	CONTROLLARE ON
Anemometro e altimetro riserva	USARE
Appena possibile	ATTERRARE

AVARIA EMS

EMS breaker	CONTROLLARE ON
Interruttore EMS	CONTROLLARE ON
Appena possibile	ATTERRARE
Non dare tutto motore (mancano indicazioni RPM)	

TETTuccio SBLOCCATO (in decollo)

Continuare il decollo	VELOCITA' MAX 65 KTS
(il tettuccio rimane aperti circa 50 mm, senza problemi per il volo)	
Appena possibile	ATTERRARE
Velocità	MAX 75 Kts

ESTRAZIONE PARACADUTE EMERGENZA

Velocità	RIDURRE
Se è possibile	LIVELLARE ALI
Tettuccio (prima del contatto)	SBLOCCATO
Carburante (prima del contatto)	OFF
Master GEN e batteria (prima del contatto)	OFF

VITE NON INTENZIONALE

Manetta	AL MINIMO
Cloche	IN AVANTI
Pedaliere	CONTRARIA ALLA ROTAZIONE
Assetto volo livellato	RECUPERARE
V _{ne} - Massimo " G "	NON SUPERARE
Volo livellato	DARE POTENZA

ATTERRAGGIO FORZATO SENZA POTENZA

Velocità	60 Kts
Zona idonea atterraggio	INDIVIDUARE
Spiralando	PERDERE QUOTA IN ECCESSO
Master GEN e batteria	OFF
Carburante	OFF
Cinture	STRETTE
Tettuccio	SBLOCCATO
Atterraggio sicuro	FLAP 30°

ATTERRAGGIO FORZATO CON POTENZA

Velocità	60 Kts
Zona idonea atterraggio	INDIVIDUARE
Spiralando	PERDERE QUOTA IN ECCESSO
Cinture	STRETTE
Atterraggio sicuro: MANETTA AL MINIMO	FLAPS 30
Tettuccio	SBLOCCATO
Carburante	OFF
Master GEN	OFF
Batteria	OFF

ISPEZIONE PRE- VOLO RINFORZATA PS 28 Cruiser

Ed.1 Rev-0

26/10/2016

ISPEZIONE CABINA

Sicura maniglia estrazione paracadute	INSERITA
Assenza oggetti estranei	CONTROLLARE
Cloche	LIBERA
Pedaliere	CONTROLLO REGOLAZIONE
Comandi di volo	PROVARE A FONDO CORSA
Magneti	OFF
Batteria	ON
Spia tettuccio	ACCESA
EMS	ON
Indicatore carburante	CONTROLLARE
Volmetro	MIN 12 V
Spia Generatore	ACCESA ROSSA
Pompa carburante: provare, poi	OFF
Trim provare, poi	1 TACCA " DOWN"
EMS	OFF
Flaps : provare, poi	A "0"
Trasponder	OFF
Batteria , Interruttori	TUTTI OFF
Tettuccio e parabrezza	PULITI
Documenti, manuali	A BORDO
Bagaglio	SISTEMATO

ISPEZIONE ESTERNA

Flaps	CONTROLLARE
Carrello , freni,tubi, pneumatico	CONTROLLARE
Alettone	CONTROLLARE
Superficie alare	CONTROLLARE
Luce estremità alare, strobo	CONTROLLARE
Sfiato carburante	LIBERO
Pitot/statica	LIBERI
Bordo d'attacco alare	CONTROLLARE
Carburante	CONTROLLARE a VISTA
Bagagliaio	CHIUSO
Drenaggio carburante serbatoio sx	EFFETTUARE
Presa ventilazione	LIBERA
Cartello avviso elica	RIMUOVERE
Cofano motore	RIMUOVERE
Liquido refrigerante	CONTROLLARE
Olio motore (1)	CONTROLLARE
Supporto motore, marmitta	CONTROLLARE
Tubi e connessioni	CONTROLLARE
Oggetti estranei	NESSUNO
Cofano motore	CHIUDERE
Ogiva, elica	CONTROLLARE
Prese d'aria – faro atterraggio	CONTROLLARE
Drenaggio carburante motore	EFFETTUARE
Carrello ant.: pneumatico,carenatura	CONTROLLARE
Presa ventilazione	LIBERA
Drenaggio carburante serbatoio dx	EFFETTUARE
Superficie alare inferiore	CONTROLLARE

L'ISPEZIONE PRE-VOLO RINFORZATA PUO' ESSERE EFFETTUATA, PER LA SOLA ATTIVITA' TURISTICA , DA PERSONALE ABILITATO ALLE OPERAZIONI.

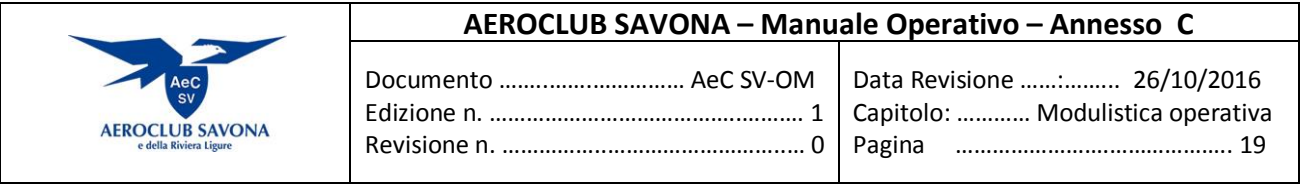
Bagagliaio	CHIUSO
Bordo d'attacco alare	CONTROLLARE
Carburante	CONTROLLARE a VISTA
Sfiato carburante	LIBERO
Luce estremità alare, strobo	CONTROLLARE
Alettone e trim	CONTROLLARE
Flap	CONTROLLARE
Carrello : freni, tubi, pneumatico	CONTROLLARE
Carenatura ruota	CONTROLLARE
Fusoliera	CONTROLLARE
Antenne radio e ELT	CONTROLLARE
Antenna VOR	CONTROLLARE
Timone verticale	SUPERFICI, CERNIERE LIBERTA' MOVIMENTI
Timone orizzontale	SUPERFICI, CERNIERE LIBERTA' MOVIMENTI, TRIM
Fusoliera	CONTROLLARE

(1). Prima di questo controllo assicurarsi che gli interruttori Magneti siano su OFF, aprire il serbatoio dell'olio e ruotare l'elica a mano in direzione della rotazione diverse volte finchè l'aria ritorna indietro nel serbatoio e si sente il gorgoglio

Verificare Quaderno Tecnico per difetti differiti e scadenze manutentive superabili con il volo previsto

Registrare carburante, liquido e olio imbarcato

Rimuovere ogni traccia di brina, neve o ghiaccio da tutte le superfici



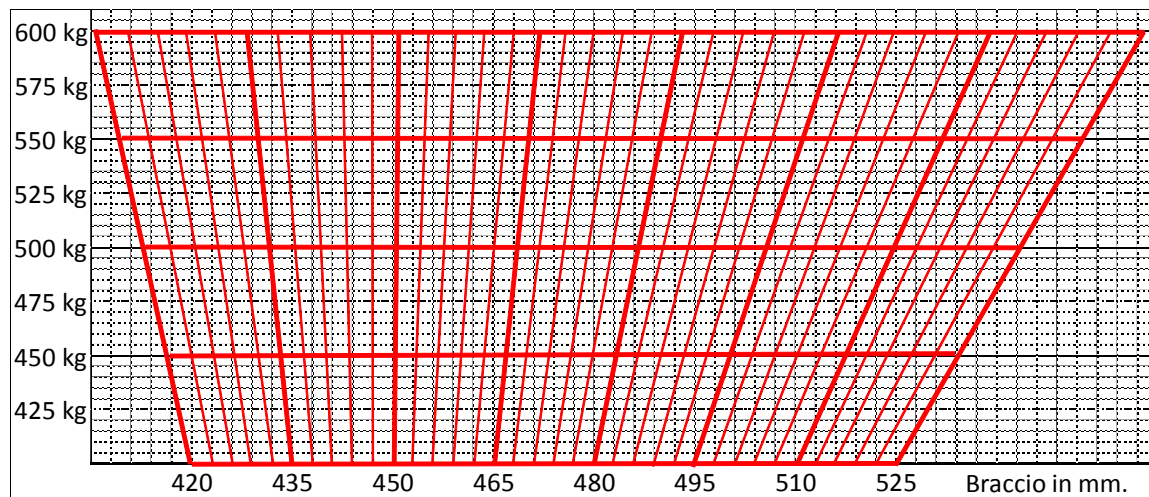
PIANIFICAZIONE NAVIGAZIONE					PS 28 CRUISER						
Bollettini meteo ore:											
Aeroporto Partenza:											
Aeroporto Arrivo:											
Alternato 1:					Alternato 2:						
Si dichiara di aver preso visione dei Notam degli aeroporti di cui sopra											
Firma Allievo					Firma Istruttore						
Il presente modello, compilato e firmato, va conservato in caso di allievo solista											
ALTERNATO 1 :											
Quota	PERCORSO				PRUA	NM	T.	CARB	ETO	ATO	RETO
TOTALI											
ALTERNATO 2 :											
Quota	PERCORSO				PRUA	NM	T.	CARB	ETO	ATO	RETO
TOTALI											
PRESTAZIONI PS 28					CARBURANTE NECESSARIO						
CROCIERA	POTENZA	RPM	LITRI/h	TAS	Per la tratta lt.....x0,72 = Kg						
Economica	55%	4500	15,2 lt	80	Per alternato lt.....x0,72 = Kg						
Normale	65%	4800	18,5 lt	89	Attesa 30' lt. 9 = Kg						6
Veloce	75%	5000	21,5 lt	95	Totale						Kg.
ARO Linate tel. 02 70143697 Fax 02 70143229 (per inviare e/o chiudere piano di volo)											



AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 20



I-ALBL	Peso Kg	Braccio mm	Momento Kg x mm
VELIVOLO VUOTO **	403	427,5	172.295
Pilota + passeggero		700	
Bagaglio A		1310	
Bagaglio B		1800	
Bagaglio alare		600	
Carburante Lt x0,72.= Kg		180	
Dati al decollo			
Consumo carburante Lt x0,72 = Kg		180	
Dati atterraggio			

PISTA	Corsa a terra per il decollo		Distanza per il decollo	
	mt	ft	mt	ft
Asfalto	141	463	387	1270
Erba	214	702	457	1499

Condizioni: Peso 600 Kg, Temperatura 15° C, Livello del mare, Pista livellata e pavimentata

PISTA	Corsa a terra per l'atterraggio		Distanza per l'atterraggio	
	mt	ft	mt	ft
Asfalto	146	479	362	1188
Erba	111	364	338	1109

Aeroporto Partenza	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

Aeroporto Arrivo	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

Aeroporto 1° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

Aeroporto 2° Alternato	
Altitudine	
Pista disponibile	
Corsa di decollo	
Distanza di decollo	
Corsa di atterraggio	
Distanza di atterraggio	

PS 28 " Cruiser "

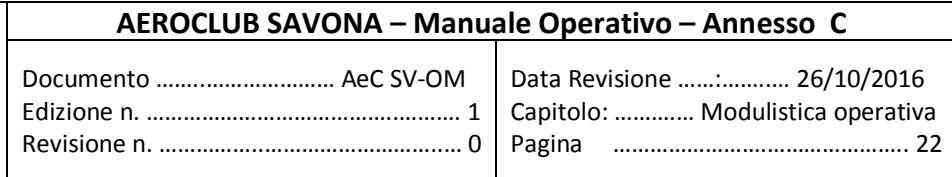
Rapporto di pesata del 01.10.2015

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C	
	Documento AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione 26/10/2016 Capitolo: Modulistica operativa Pagina 21

Informazioni su procedure e segnali visivi da parte di aeromobili intercettanti e intercettati NCO GN135- ENAC RAIT-AIP ITALIA-AIP ITALIA EN1.12

SERIE	SEGNALI e SIGNIFICATO dell' INTERCETTATORE	Significato risposta dell'intercettato		
1^	Batte le ali e lampeggia le luci di navigazione ad intervalli regolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero da una posizione più in alto e avanti, sul lato sinistro dell'aeromobile intercettato per essere seguito lungo la rotta, o sul lato destro per l'accompagnamento all'atterraggio su un aeroporto designato e, dopo aver ricevuto risposta, una lenta virata in volo livellato verso sinistra o verso destra , in funzione della posizione dell'aeromobile intercettore, per assumere la prua desiderata	SIETE STATI INTERCETTATI SEGUITEMI	Batte le ali e lampeggia le luci di navigazione ad intervalli irregolari e segue	CAPITO ESEGUO
2^	Una brusca manovra di sganciamento dell'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90° o più , senza intersecare la prua dell'aeromobile intercettato	POTETE CONTINUARE	Batte le ali	CAPITO ESEGUO
3^	Estrae il carrello e mantiene accese le luci d'atterraggio, sorvola la pista in uso	ATTERRATE SU QUESTO AEROPORTO	Estrae il carrello (se estraibile) mantiene le luci d'atterraggio accese e seguendo l'intercettore, dopo aver sorvolato la pista, atterra se la pista è considerata idonea	CAPITO ESEGUO
3^b	Rilascia una o più salve di artifici pirotecnici da una posizione e distanza tale da non costituire pericolo per l'intercettato	ULTIMO AVVERTIMENTO Se non eseguite la sicurezza non è garantita	Usare i segnali della serie 1^,5^ o 6^ previsti per l'intercettato	Vedere segnali della serie 1^,5^,6^

SERIE	SEGNALI INTERCETTATO e SIGNIFICATO	Significato risposta dell'intercettore		
4^	Sorvola la pista a 1000 Ft, lampeggia le luci di atterraggio e fa rientrare il carrello(se estratto). Se impossibilitato a lampeggiare il faro d'atterraggio, lampeggiare ogni altra luce possibile	L'AEROPORTO E' INADEGUATO NON POSSO ATTERRARE	Se si vuole che segui sull'aeroporto alternato, l'intercettore fa rientrare il carrello e impiega i segnali della serie 1^	COMPRESO SEGUIMI
5^	Accende e spegne in maniera regolare tutte le luci disponibili, ma in modo tale da essere distinto dalle luci lampeggianti	NON POSSO ESEGUIRE	Impiega i segnali della serie 2^	COMPRESO
6^	Lampeggia irregolarmente tutte le luci disponibili	SONO IN PERICOLO	Impiega i segnali della serie 2^	COMPRESO



AERO CLUB di SAVONA VELIVOLO: I-CREI										QT N° PAGINA DATA		
PARTI B: Riservata all'Equipaggio <i>(Prima del volo)</i>												
(5) Volo	(6) EQUIPAGGIO				(7) Carb Sx Dx		(8) Pax	(9) Peso al decollo	(10) Volo Scu Tur		Il sottoscritto dichiara di aver preso visione del QT, di aver eseguito l'ispezione pre-volo, di accettare velivolo.	
1											Firma	
2											Firma	
3											Firma	
4											Firma	
5											Firma	
6											Firma	
PARTI C: Riservata all'Equipaggio <i>(Dopo il volo)</i>												
(11) Volo	(12) Sx	(12) Dx	(13) Carb	(14) OSSERVAZIONI EQUIPAGGIO								(13) Durata
1												Firma
2												Firma
3												Firma
4												Firma
5												Firma
6												Firma

(1) L'ispezione giornaliera è effettuata dal servizio tecnico. *(Essa è obbligatoria per l'attività di voli scuola durante la giornata; In assenza della firma " Ispezione Giornaliera" il velivolo può effettuare solo attività turistica e di allenamento.*

(2) Rappresentano le ore di funzionamento dalla ultima revisione

(3) Rappresentano le ore da raggiungere per l'ispezione

- (4) Quantità di carburante rifornita e la quantità totale a bordo. (Di norma i rifornimenti vengono effettuati e trascritti dal Servizio Tecnico; in assenza è il pilota che registra il carburante rifornito presso la colonnina del distributore AVA e l'olio se aggiunto in sede di ispezione prevolo)
- (5) Indica il numero di volo della giornata per lo stesso velivolo
- (6) Indicare l'Equipaggio di volo
- (7) Indicare il carburante esistente a bordo (per esempio $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$)
- (8) Indicare il numero dei passeggeri
- (9) Indicare se il peso totale del velivolo (pilota, carburante, passeggeri, bagaglio) è inferiore al massimo peso consentito al decollo (scrivere " nei limiti " oppure " OK")
- (10) Indicare il tipo di volo se scuola o turismo
- (11) Indica il numero di volo della giornata per lo stesso velivolo
- (12) Indicare il carburante a bordo al termine del volo
- (13) Indicare la durata del volo
- (14) Segnalare eventuali inefficienze . In caso di nessun riscontro scrivere " NIL" .
- (15) Il servizio tecnico indica le operazioni eseguite per le osservazioni dell'Equipaggio
- (16) Indicare il tipo di Manutenzione effettuata
- (17) Dichiarazione necessaria a seguito di qualsiasi intervento da parte del Servizio Tecnico per la rimessa in servizio



Documento AeC SV-OM

Data Revisione:..... 26/10/2016

Edizione n. 1

Capitolo: Modulistica operativa

Revisione n. 0

Pagina 23

[illegible]

Colonna1: Annotare la data (formato Giorno/mese/anno)

Colonna 2 e 3: Annotare aeroporto di partenza e di arrivo. Gli orari devono essere espressi in UTC.

Colonna 4: Indicare il costruttore e modello di aeromobile e le marche di registrazione.

Colonna 5: Indicare se il volo è stato condotto con operazioni " *Pilota Singolo*" o " *Pilota plurimo*", se " *Pilota singolo*" specificare se l'aeromobile è SE (*un solo motore*) o ME (*più motori*)

Colonna 6: Annotare il tempo totale di volo in ore e minuti o in forma decimale

Colonna 7: Deve essere sempre riportato il nominativo del Comandante titolare , oppure l'annotazione " *SELF* " (*io stesso*)

Colonna 8: Riportare solo i decolli ed atterraggi effettuati in qualità di " *Pilota Flying* " (PF) ; solo i copiloti devono riportare nella colonna 12 il ruolo di " *Pilot non Flying* " (PNF)

Colonna 9: Riportare i tempi di volo effettuati di notte e IFR

Colonna 10: Pilot in command: compilano questa colonna:

- a. Il Comandante di un aeromobile " *Multi pilot* " per il quale è richiesto più di un pilota per la condotta o dalla normativa d'impiego per attività di trasporto pubblico o lavoro aereo indipendentemente dal ruolo di PF o PNf, svolto a bordo.
- b. Il pilota responsabile di un aeromobile " *Pilota singolo* "

c. Lo SPIC o il PICUS (vedi nota) . Nella colonna 12 va anche riportato il nominativo dell'istruttore o del Comandante titolare.

NOTA:

Attività SPIC è l'attività di volo dell'allievo da pilota responsabile con la Supervisione dell'istruttore (che firma alla colonna 12).

Attività PICUS è l'attività di volo del copilota , sotto la responsabilità del comandante titolare del volo (che firma lla colonna 12)

Colonna 10 Co-pilot: per un copilota che opera come tale

Colonna 10 Dual: è il tempo di volo durante il quale un pilota riceve Addestramento da un istruttore autorizzato.

Colonna 10 Instructor: per annotare l'attività d'addestramento o di esame svolta da un istruttore di volo, di un esaminatore o ispettore di volo ENAC.

Colonna 11: per annotare l'attività di un pilota, svolta su simulatore

Colonna 12 : Per annotazioni e firme di conferma del comandante dell'istruttore, dell'esaminatore o ispettore di volo

COMPILAZIONE LIBRETTO DI VOLO

**AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C**

Documento AeC SV-OM
Edizione n. 1
Revisione n. 0

Data Revisione 26/10/2016
Capitolo: Modulistica operativa
Pagina 24

PROGRAMMA DI VOLO DEL GIORNO : é é é é é é é é é é é é ..

INTE: é é é é é é é é é é é é é é é é ..

Aeromobile	Equipaggio		Allievo solista	Missione	Corso	Aeroporto partenza	ETD	Aeroporto arrivo	ETA	Note
	Istruttore	Allievo								

PROGRAMMA ALTERNATO:

Aeromobile	Equipaggio		Allievo solista	Missione	Corso	Aeroporto partenza	ETD	Aeroporto arrivo	ETA	Note
	Istruttore	Allievo								

Il presente programma va inserito nella raccolta "Programmi di volo giornaliero"

[illegible]

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C	
	Documento AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione 26/10/2016 Capitolo: Modulistica operativa Pagina 26



RAPPORTO DI INCIDENTE

Al:

- Responsabile dell'addestramento
- Responsabile della Sicurezza
- Responsabile del Controllo Conformità

1. Data/ora dell'incidente
2. Tipo di incidente ☐ Aria ☐ Terra
3. Pilota in Comando
4. Altre persone a bordo
5. Ferite al personale ☐ Nessuna ☐ Minori ☐ Serie ☐ Mortali
6. Tipo e marche del velivolo
7. Fase del volo (es: decollo, in volo, rullaggio, parcheggio)
8. Condizioni meteorologiche
9. Livello di Danni all'a/m ☐ Nessuno ☐ Minori ☐ Seri ☐ Distrutto/perso
10. Tipo di missione
11. Luogo dell'incidente
12. Descrizione dell'incidente

.....

.....

.....

.....

.....

Data:

Pilota in Comando

.....

NOTA: il presente rapporto va inserito nella cartella "Rapporti d'incidente"

Inserito nel sistema computerizzato il da firma.....

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso C	
	Documento AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione 26/10/2016 Capitolo: Modulistica operativa Pagina 27



ADDESTRAMENTO RICORRENTE DEGLI ISTRUTTORI

L'addestramento ricorrente per gli istruttori è stato tenuto in data

L'addestramento è stato gestito dall' HT in coordinazione con il Responsabile della Sicurezza e il Responsabile del Controllo Conformità.

In accordo a quanto stabilito nella parte D del Manuale Operativo , durante il meeting sono stati presentati e discussi i seguenti argomenti:

- (1) Aggiornamento della policy dell'Aero Club savona
- (2) Revisione del Manuale Operativo e dei Manuali di Addestramento
- (3) Revisione del Manuale di Gestione delle conformità
- (4) Risultati corsi teorici e possibili miglioramenti
- (5) Risultati corso pratico e possibili miglioramenti
- (6) Altro:.....

I punti principali e le decisioni prese durante il meeting sono riportati di seguito.

a. Aggiornamento della policy dell'Aero Club Savona

.....
.....
.....

b. Revisione del Manuale Operativo

.....
.....
.....

c. Revisione dei Manuali di Addestramento

.....
.....
.....

Data

Rapporto scritto da:

Partecipante	Firma	Partecipante	Firma

Nota:

Copia del presente rapporto va inserito nella cartella di ciascun istruttore

Inserito nel sistema computerizzato il da firma.....

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso D	
	Documento AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione 26/10/2016 Capitolo: ... Modulistica amministrativa Pagina 0

Annesso D al MANUALE OPERATIVO

MODULISTICA AMMINISTRATIVA

AEROCLUB SAVONA ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO

Sede Legale e sede Operativa:

Aeroporto di Villanova d'Albenga

17038 VILLANOVA D'ALBENGA

Tel. +39 0182.582.919; Fax. +39 0182.582.695

info@aeroclubsavona.it

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso D	
	Documento AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione 26/10/2016 Capitolo: ... Modulistica amministrativa Pagina 1

Lettera di provvedimento disciplinare

Al Signor

allievo del corso per il conseguimento di

viene contestato quanto segue:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Sentite le sue argomentazioni e quelle a sua difesa portate dal Signor.....,
il Responsabile dell'addestramento dell'Aeroclub Savona, stabilisce il
seguito provvedimento disciplinare:

.....

.....

.....

Aeroporto Villanova d'Albenga, ...

Firma per ricevuta da parte dell'allievo Data

Copia del presente provvedimento va archiviato nella " Cartella personale dell'allievo "

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo – Annesso D	
	Documento AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione 26/10/2016 Capitolo: ... Modulistica amministrativa Pagina 2

All'inizio del corso la Segreteria prepara per ciascun allievo una " Cartella personale dell'allievo" in cui è conservata tutta la documentazione di seguito elencata.

CARTELLA PERSONALE DELL' ALLIEVO PILOTA

.....

Parte 1^ : Documenti amministrativi

1. Scheda personale allievo pilota
2. Fotocopia Carta Identità
3. Fotocopia Codice Fiscale
4. Assenso genitori (solo per minorenni)
5. Dichiarazione obblighi allievo pilota
6. Dichiarazione ricevimento materiale didattico
7. Idoneità medica per conseguimento e successivi rinnovi
8. Istanza ENAC di inizio corso
9. Copia della licenza conseguita

Parte 2^ : Documenti delle attività teoriche

1. Sommario partecipazione lezioni teoriche e di riparazione
2. Attestazione partecipazione " Long Briefing "
3. Attestazione risultati questionari intermedi e pre-esame teorico
4. Istanza ENAC per esame teorico con relativa idoneità
5. Verbale esame teorico ENAC

Parte 3^ : Documenti delle attività pratiche

1. Sommario dell'attività di volo
2. Statini delle Missioni di volo
3. Attestazione idoneità voli a solo pilota
4. Istanza ENAC per esame pratico con relativa idoneità
5. Verbale esame pratico ENAC

Parte 4^ : Autorizzazioni voli da solista

NOTA: I documenti di cui sopra vanno conservati per 3 anni dalla data di rilascio della licenza

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo – Annesso D	
	Documento AeC SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione 26/10/2016 Capitolo: ... Modulistica amministrativa Pagina 3

Per ciascun istruttore di teoria e di volo la Segreteria prepara per " Cartella personale dell'istruttore" in cui è conservata la documentazione di seguito elencata.

CARTELLA PERSONALE DELL' ISTRUTTORE

Istruttori di teoria:

1. Scheda personale socio Aeroclub Savona
2. Fotocopia Carta Identità
3. Fotocopia Codice Fiscale
4. Curriculum vitae e qualifiche
5. Copia rapporto di partecipazione all' addestramento istruttori

Istruttori di volo:

1. Scheda personale socio Aeroclub Savona
2. Fotocopia Carta Identità
3. Fotocopia Codice Fiscale
4. Curriculum vitae e qualifiche
5. Copia licenza e relative abilitazioni
6. Copia Certificato di idoneità medica visita
7. Copia certificazione linguistica
8. Copia iscrizione al " Registro e all'albo del personale di volo" e attestazione di pagamento quota annuale
9. Autorizzazione della Società di appartenenza (solo per istruttori dipendenti da società di lavoro e trasporto pubblico passeggeri)
10. Stralci volo mensile
11. Copia del rapporto di partecipazione dell'istruttore all'addestramento

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....0

ANNESSO E al MANUALE OPERATIVO

PROCEDURE PER LA GESTIONE DEI CORSI

AERoclub SAVONA

ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO

Sede Legale e sede Operativa:

Aeroporto di Villanova d'Albenga

17038 VILLANOVA D'ALBENGA

Tel. +39 0182.582.919; Fax. +39 0182.582.695

info@aeroclubsavona.it

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....1

PROCEDURE PER LA GESTIONE DEI CORSI

La presente direttiva indica la sequenza e le pratiche che la Segreteria dell' Aeroclub Savona è tenuta a svolgere per la gestione di un corso teorico e pratico finalizzato al conseguimento della licenza di Pilota Privato di Velivolo.

Tiene conto di:

- Statuto dell'Aeroclub di Savona, per l'iscrizione quale socio
- Circolare ENAC LIC-09A del 15/07/2009
- Regolamento " Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche per le licenze ed attestati aeronautici" Edizione 3 del 04/05/2015
- Regolamento per le tariffe ENAC dell'anno 2013
- Disposizioni ENAC – Prot. 0021058 del 27/02/2014
- Designazione degli esaminatori Rev. 07 del 07/02/2014

1. Iscrizione all'Aeroclub Savona

Secondo le procedure previste dallo Statuto dell'Aeroclub

2. Iscrizione Corso PPL

- Scheda anagrafica allievo (*allegato 1*)
- Domanda d'iscrizione da inviare all'ENAC (*allegato 2*)
 - Fotocopia documento di identità in corso di validità
 - Fotocopia Codice fiscale
 - Assenso genitori (in caso di minorenne) (*allegato 3*)
- Istruzioni per la visita medica iniziale (*allegato 4*)
- Consegna documentazione e materiale didattico allievo (*allegato 5*)
- Firma da parte dell'allievo degli obblighi (*allegato 6*)

2.1. Preparazione

- Calendario lezioni teoriche
- Registro lezioni corso

3. Attività da fare durante lo svolgimento dei corsi

- Controllo presenza e conservazione del registro delle lezioni teoriche
- Emanazione e registrazione del programma giornaliero dei voli
- Inserimento nel programma computerizzato delle attività e dei documenti dell'allievo

4. Pratiche da inviare a ENAC alla fine del corso teorico

Domanda dell'interessato in bollo per esame teorico (*Allegato 7*) , con:

- Dichiarazione di idoneità per sostenere l'esame teorico
- Fotocopia documento identità in corso di validità
- Fotocopia certificato medico, firmato dall'interessato
- Copia Bonifico bancario € 94 per partecipazione esami teorici

NOTA: In caso di riparazione dovrà essere presentata una nuova domanda (non in bollo) con:

- Dichiarazione di idoneità per sostenere l'esame di riparazione
- Fotocopia documento identità in corso di validità
- Fotocopia certificato medico, firmato al lato dall'interessato
- Copia Bonifico bancario € 94 per partecipazione esami teorici

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....2

5. Procedura per sostenere l'esame pratico

- (1) Richiesta ad ENAC di designazione di un esaminatore per esame pratico (*Allegato 8*)
- (2) Domanda dell'interessato per la prova pratica in bollo (*Allegato 9*)
- (3) Dichiarazione d' idoneità a sostenere la prova pratica (*Allegato 10*)
- (4) Stralcio voli
- (5) Copia certificato medico 1^a o 2^a classe
- (6) Copia libretto di volo

NOTA:

L'Aeroclub di Savona metterà a disposizione dell'Esaminatore designato i documenti di cui ai punti (3), (4), (5), (6), (7) per la verifica dell'idoneità dell'allievo a sostenere l'esame.

6. Rilascio della Licenza

La licenza viene rilasciata dalla Direzione Aeroporto di Genova, alla presentazione della seguente documentazione:

- Originale del verbale d'esame, compilato dall'esaminatore
- Documenti elencati di cui ai punti (3), (4), (5), (6)
- Eventuale certificazione LPR
- Bonifico ad ENAC di € 222, per rilascio licenza

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....3

ALLEGATO “ 1 “

SCHEDA PERSONALE DELL'ALLIEVO PILOTA

FOTO

<i>1^ parte – valido per tutti i soci piloti dell'Aeroclub Savona</i>	
NOME	COGNOME.....CORSO.....
Nato a.....	Data.....
Residente a.....	Provincia.....CAP.....
Via.....	tel (Primario).....
Email.....	
Contatto in caso di emergenza.....	tel.....
Gruppo Sanguigno	Codice Fiscale
Certificazione LPR	Scadenza
Documento.....N.....	Scadenza.....
Data di iscrizione all'Aeroclub Savona	
<i>2^ parte – valido solo per gli allievi piloti soci dell'Aeroclub Savona (LAPL o PPL)</i>	
Certificato medico classe.....num.	
Data inizio Corso	data fine corso Rilasciata Licenza I-FCL
Assenso genitori (se <i>minorenne</i>) Nomi genitori	
<i>Esami :</i>	
Esame teorico ATO Risultato : Idoneo Δ Non Idoneo Δ Ripara	
1. Esame teorico ENAC Risultato : Idoneo Δ Non Idoneo Δ Ripara	
2. Esame teorico ENAC Risultato : Idoneo Δ Non Idoneo Δ Ripara	
3. Esame teorico ENAC Risultato : Idoneo Δ Non Idoneo Δ	
Esame pratico ATO Risultato : Idoneo Δ Non Idoneo Δ Ripara	
1. Esame Pratico ENAC Risultato : Idoneo Δ Non Idoneo Δ Ripara	
2. Esame teorico ENAC Risultato : Idoneo Δ Non Idoneo Δ	
<i>3^ parte – valido per piloti soci AeC Savona frequentatori di Corso Abilitazione differenze</i>	
Certificato medico classe.....num.	
Licenza n.....	Rilasciata il Scadenza Abilitazione SEP Ore volo.....
Data inizio Corso data fine corso	

Note:

.....
Inserito nel sistema computerizzato il da firma.....

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....5

ALLEGATO “ 3 “ ASSENSO PER MINORE

All'Aero Club di Savona

Aeroporto Villanova d'Albenga

I sottoscritti :

....., nato a il

residente a

....., nato a il

residente a

genitori del minore nato a il

danno il proprio assenso a che lo stesso frequenti presso la Scuola di Volo dell'Aero Club di

Savona il corso teorico e pratico per il conseguimento della licenza di pilota privato di velivolo.

.....

.....

Si allega fotocopia di documento di riconoscimento in corso di validità

Aeroporto Villanova d'Albenga

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione...:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....6

ALLEGATO “ 4 “

ISTRUZIONI PER LA VISITA MEDICA INIZIALE

Il conseguimento del certificato di idoneità psicofisica di 2° classe potrà essere ottenuto nei seguenti modi:

-1. Direttamente con un medico in possesso della certificazione AME.

(L’elenco si trova direttamente sul sito dell’ENAC www.enac.gov.it , sezione Medicina Aeronautica).

-2. Presso l'Istituto Medico Legale dell'Aeronautica Militare "Angelo Mosso" Viale dell’Aviazione 1/B MILANO – LINATE

Riferimenti per la prenotazione :

e-mail: aeroistmelinate.up@aeronautica.difesa.it , fornendo data di nascita e tipo di visita

Telefono: 02 73903838 – 02 73904703, telefonando entro le ore 12:00, dal lunedì al venerdì.

Richiedere tariffe e modalità di pagamento

-3. Presso l' Istituto di Servizio Assistenza Sanitaria Naviganti Via Cantore 3 Genova

Riferimenti per la prenotazione:

Tel. 010 25153212 fax 010 25153200

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....7

ALLEGATO “ 5 “

ATTESTAZIONE DI RICEZIONE DEL MATERIALE DIDATTICO

Allievo

		Prelevato da Segreteria		Prelevato da Sito AeC SV	
		Data	Firma	Data	Firma
1	Manuale Operativo	_____	_____		
2	Manuale Addestramento	_____	_____		
3	Teoria del Volo di R.Trebbi			_____	_____
4	Il Pilota Privato Quiz risolti e commentati di G, Stretti			_____	_____
5	Manuale delle manovre e procedure PS 28	_____	_____		
6	Manuale d’Impiego Velivolo PS 28	_____	_____		
7	Carte Aeronautiche			_____	_____
8	Plotter P J 1			_____	_____
9	Regolo C R 3			_____	_____
10	Libretto di volo	_____	_____		
11					
12					

Il materiale didattico viene distribuito al prezzo di copertina.

Dataé é é é é é é é é é é .

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....8

ALLEGATO “ 6 “

DICHIARAZIONE

Il sottoscritto socio dell'Aero Club di Savona iscritto alla Scuola di Volo per la frequenza del corso teorico e pratico per il conseguimento della licenza di pilota privato di velivolo

dichiara di essere a conoscenza

- dei contenuti del “ Manuale Operativo “ e “ Manuale dell’addestramento per il conseguimento della licenza PPL(A) “ dell’ Aero Club di Savona
- dei programmi teorici e pratici da svolgere secondo le modalità prescritte nei suddetti Manuali; in particolare che sono operative le seguenti condizioni :

- a. la presenza al Corso teorico deve essere non inferiore al 75% delle ore di lezioni ,
- b. l’iter addestrativo teorico e pratico prevede l’effettuazione di test intermedi che obbligatoriamente devono essere superati (non più di 2 tentativi), pena l’esclusione dal corso
- c. la parte pratica in volo potrà avere inizio solo dopo il superamento del 1^ questionario intermedio
- d. l’idoneità all’ammissione all’esame teorico e pratico per l’ottenimento della licenza deve essere preventivamente accertata dalla Scuola, mediante un pre-esame teorico ed un pre-esame pratico.
- e. di essere a conoscenza delle procedure per la registrazione delle presenze alle lezioni teoriche e dell’addestramento in volo
- f. di essere a conoscenza delle procedure per visionare la “ Cartella dell’allievo”, inserita nella parte riservata del sito www.aeroclubsavona.it

- che per i voli a solo pilota:

- a. devono essere preventivamente autorizzati per iscritto dall’istruttore presente in sede
- b. l’utilizzo degli aeromobili è consentito entro i limiti stabili nei manuali di volo e di impiego del velivolo
- c. è fatto obbligo attenersi alle norme di sicurezza del volo , in particolare quote minime di sorvolo dei centri abitati e delle zone protette

Dichiara inoltre di essere consapevole che :

- la scuola di volo , in caso di assenza continuativa dall’attività di volo superiore a sei mesi e/o mancanza dei requisiti l’ammissione agli esami per il conseguimento della licenza, dimette l’allievo dal corso, permanendo a carico dell’allievo dimesso il perfezionamento delle pendenze amministrative.
- contravvenendo a qualsiasi norma di sicurezza per le attività di volo , oltre alle sanzioni previste dalle Autorità Aeronautiche si può incorrere in quelle dell'Aero Club di Savona con provvedimenti che vanno fino all’allontanamento dal sodalizio
- in caso di rinuncia al corso ho l’obbligo di darne comunicazione scritta e di perfezionare le eventuali pendenze amministrative.

Aeroporto Villanova d’Albenga

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM	Data Revisione:..... 26/10/2016
	Edizione n. 1	Capitolo: Gestione dei corsi
	Revisione n. 0	Pagina.....9

ALLEGATO " 7 " ISTANZA PER ESAME TEORICO

	Domanda Esame Teorico		marca da bollo
	PPL		
A:	ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest Aeroporto " C.Colombo " 16154 Genova - Sestri Ponente		
Il sottoscritto		nato il	
a		provincia di	
residente a			
Indirizzo			
Codice Fiscale			
E mail/ telefono			
CHIEDE			
di essere inserito nella commissione d'esame teorico per il rilascio della licenza di Pilota Privato A , con inizio in data per le seguenti materie:			
Materia		Ex Novo	Riparazione
Air Law			
Human performance			
Meteorology			
Communications *			
Principle of flight			
Operational procedure			
Flight Performance and planning			
Aircraft general knowledge			
Navigation			
apporte una x sulle materie richieste			
* in lingua italiana / inglese			
ed elegge il proprio domicilio presso la Scuola di Volo dell'Aero Club di Savona			
Con osservanza			
Io sottoscritto....., responsabile della Organizzazione Registrata I/RF/030 dichiaro che il Sig. ha completato il corso teorico PPL secondo Part-Fcl dal al e ha superato il pre-esame con esito POSITIVO, pertanto può essere ammesso agli accertamenti teorici per il conseguimento della licenza/ abilitazione suddetta.			
Aeroporto Villanova d'Albenga		Firma	
Mod.E1 _ Nov.2015			

	AEROCLUB SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....10

ALLEGATO “ 8 “
RICHIESTA ESAMINATORE

DICHIARAZIONE ATTIVITA' DI VOLO E IDONEITA' ALLO SVOLGIMENTO DI PROVA PRATICA PER CONSEGUIMENTO LICENZA PPL VELIVOLO FCL 205.A

Il sottoscritto responsabile dell'organizzazione di addestramento “

“ Aero Club Savona “ , numero I/ e-mail

DICHIARA

che il Sig., nato a Il

e residente a CAP

che ha superato l'esame teorico in data

HA FREQUENTATO IL CORSO per il conseguimento della licenza di pilota privato di velivolo

conformemente a quanto previsto nella FCL 210 (A) e lo dichiara IDONEO a sostenere la prova pratica.

ESAMINATORI PROPOSTI:

1.....

2.....

3.

L'attività di volo svolta per il conseguimento della licenza è riportata come segue:

ATTIVITA' TOTALE	
PREVISTA	SVOLTA
45 ore	

DI CUI

ISTRUZIONE A DOPPIO COMANDO	
PREVISTA	SVOLTA
25 ore min.	

Data.....

Aeroclub Savona

Il responsabile dell'Addestramento

	AERoclub SAVONA – Manuale Operativo - Annesso E	
	Documento:.....AeC. SV-OM Edizione n. 1 Revisione n. 0	Data Revisione.:..... 26/10/2016 Capitolo: Gestione dei corsi Pagina.....12

ALLEGATO “ 10 “ DICHIARAZIONE IDONEITA’ PER ESAME PRATICO



All'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Direzione Aeroportuale Nord-Ovest
Ufficio Licenze ed Abilitazioni
Aeroporto " C. Colombo "
16154 Genova/Sestri Ponente

Il sottoscritto responsabile dell'Organizzazione di Addestramento " Aero Club di Savona" numero di autorizzazione I/

dichiara

che il Sig. nato a il

ha frequentato, con esito positivo, un corso teorico-pratico conformemente a quanto disposto dalle norme EASA per il conseguimento della Licenza di Pilota Privato di Velivolo

svolgendo la seguente attività:

Totale attività addestrativi effettuata alla data odierna (*Minimo 45 h*) . Ore Totali

Così suddivise:

- Attività doppio comando (*minimo 25 h*) : Ore
- Attività da solo pilota (*minimo 10 h*) . Ore incluse cinque ore di navigazione da solo pilota a bordo comprensivo di almeno un volo di navigazione minimo di 270 Km (150 NM), con due atterraggi completi su due aerodromi diversi da quello di partenza

Per quanto sopra, si dichiara che l'allievo di cui in premessa, ha superato con esito positivo il pre-esame interno di questo centro di addestramento ed è idoneo a sostenere le prove per il conseguimento della licenza di pilota privato di velivolo .

Si allega stralcio analitico dei voli effettuati presso l' Aero Club di Savana

Il Responsabile dell'Adddestramento

.....

Aeroporto Villanova d'Albenga