

**REGOLAMENTO SOCI ED UTILIZZO AEROMOBILI  
AEROCUB DI PADOVA**



**1. RACCOMANDAZIONI AI PILOTI**

1. Il pilota deve conoscere le prerogative e le limitazioni attribuite ai titoli aeronautici di cui è in possesso.
2. Il pilota deve accertarsi e curare che i propri documenti aeronautici siano in corso di validità.
3. Il pilota deve conoscere le norme di disciplina generale che regolano il traffico aereo e le norme particolari interne dell'Aeroclub di Padova.
4. Il pilota deve accertare che i documenti dell'a/m siano aggiornati, in corso di validità, e che siano a bordo dell'a/m.
5. Il pilota a termine di ciascun volo, deve segnalare al personale addetto alla manutenzione le eventuali inefficienze o inconvenienti riscontrati e riportarli nel QTB (Quaderno Tecnico di Bordo).
6. Il pilota è responsabile della buona cura e conservazione del materiale di volo in uso (es.: cuffie, cartine, gilet ad alta visibilità, etc.).
7. Il pilota, ove comprovato che è responsabile di eventuali danni al materiale di volo affidatogli, ha l'obbligo del risarcimento totale o parziale se non coperto da assicurazione, salvo decisione contraria del Consiglio Direttivo.
8. Il pilota deve soddisfare gli obblighi amministrativi che lo autorizzano all'impiego dell' a/m.
9. L'uso degli a/m del Aeroclub di Padova per missioni con atterraggio su altro aeroporto con fondo soffice e sconnesso è subordinato qualunque sia il titolo aeronautico del pilota, ad una attenta pianificazione in particolare per quanto riguarda la praticabilità delle piste stesse.  
E' comunque richiesta l'autorizzazione da parte del Responsabile dell'addestramento o da un istruttore delegato.
10. L'uso degli a/m è altresì subordinato alle normative vigenti e a quanto deliberato dal Consiglio direttivo.

**2. REGOLAMENTO SULL'USO DEGLI AEROMOBILI**

**PREMESSA**

1. Il presente regolamento è finalizzato ad ottimizzare l'uso degli aa/mm del Club, garantendo il massimo livello di sicurezza.
2. Il regolamento si compone di due temi principali:
  - a) sui criteri di gestione delle prenotazioni e sui diritti e doveri che ne derivano;

- b) sulle norme di sicurezza da rispettare.
3. Tutti i Soci sono invitati a collaborare con chi ha il dovere di far rispettare le presenti norme per un sempre migliore andamento dell'attività di volo del club.

### 3. PRENOTAZIONI

1. Ciascun pilota può prenotare un a/m del Club se:
  - a) in possesso della prescritta idoneità psicofisica e degli appropriati titoli aeronautici in corso di validità;
  - b) in regola con la propria posizione amministrativa.
2. Il pilota socio del Club, prenotando l'a/m, s'impegna:
  - a) ad utilizzare lo stesso rispettando rigorosamente i limiti imposti dal manuale di volo;
  - b) ad utilizzare lo stesso per fini prettamente turistici. Sono escluse, in particolare, le attività commerciali e/o aeroscolastiche (addestramento/scuola) non impartite dalla scuola dell'Aeroclub di Padova.
3. Gli aa/mm del Club sono coperti da assicurazione nel rispetto delle norme vigenti. Il contratto di assicurazione, che il Pilota tacitamente accetta con la prenotazione, è disponibile in segreteria per la visione.
4. L'accettazione della prenotazione da parte dell'Aeroclub non comporta automaticamente l'autorizzazione al volo, come meglio specificato al successivo punto 2.

### 4. PROGRAMMAZIONE

1. Le prenotazioni eseguite dai piloti devono essere fatte almeno 12 ore prima del volo, per consentire il controllo e la preparazione dell'a/m in tempo utile, indicando i dati essenziali: a/m richiesto, tempo di impiego previsto ed ogni altra informazione ritenuta appropriata come destinazione, carburante richiesto, etc.
2. Per permettere agli allievi, iscritti presso la scuola di volo dell'Aeroclub di Padova, una corretta attività, la prenotazione degli aa/mm (P92 e C150) è gestita come segue:
  - a) dal martedì al sabato, previo coordinamento con la segreteria o con il responsabile dell'addestramento;
  - b) la domenica e festivi, se il velivolo interessato dovesse essere occupato, tramite il responsabile dell'addestramento.
3. Si ricorda ai Signori Soci che è disponibile il servizio di prenotazione online. Qualora non fosse possibile accedervi, si potranno effettuare le prenotazioni tramite il metodo classico, ovvero rivolgendosi alla segreteria.

**E' FATTO OBBLIGO PRENOTARE UN A/M PER VOLARE!**
4. Per le prenotazioni eseguite entro i termini ed i metodi sopra indicati, il Club provvederà a:
  - a) mettere a disposizione del Socio l'a/m nel periodo concordato, salvo diverse limitazioni particolari;
  - b) comunicare tempestivamente al Socio eventuali cause di forza maggiore che dovessero determinare l'indisponibilità dell'a/m.

5. il Club si riserva comunque di accettare le prenotazioni eseguite in ritardo, mettendo a disposizione del Socio, se possibile, l'a/m richiesto.

6. Le prenotazioni vanno disdette con un anticipo ragionevole tramite il sito online o chiamando la segreteria per permettere una corretta gestione delle prenotazioni.

7. Il pilota deve garantire un'attività di volo minima. Per ogni ora di noleggio, almeno 20 minuti dovranno essere di volo. Se il velivolo viene prenotato per un giorno intero, il pilota dovrà garantire un volo di almeno 3 ore, salvo necessità particolari dell'organizzazione.

Un'attività inferiore, rispetto a quanto detto, va concordata con la segreteria del Club.

8. Il pilota è tenuto a rispettare i limiti di tempo concordati; se l'a/m non viene ritirato entro 30 minuti dall'orario di prenotazione, la stessa decade.

### **5.PERMANENZA FUORI SEDE**

1. Per attività che prevede la permanenza fuori sede dell'a/m per periodi superiori a 24 ore è richiesta una specifica autorizzazione subordinata alla verifica di:

- a) idoneità del pilota ad eseguire i controlli giornalieri prescritti dal manuale di volo;
- b) disponibilità di un adeguato ricovero per l'a/m.

2. In mancanza del ricovero di cui al punto 1b, quando le prevedibili condizioni meteo consentono di parcheggiare l'a/m all'aperto senza danni, è compito del pilota controllare la disponibilità delle idonee attrezzature per ancorare e proteggere l'a/m.

3. Nel caso il velivolo non sia tempestivamente riportato in sede e ciò non dipenda da avverse condizioni meteo o cause di forza maggiore:

- a) sarà addebitato l'importo per il minimo uso orario;
- b) il Club si riserva di recuperare l'a/m addebitando al pilota le relative spese.

4. Quando l'a/m deve rimanere fuori sede, perché il pilota ha valutato che le condizioni meteo e/o generali non avrebbero consentito un sicuro volo di rientro sarà cura del pilota:

- a) contattare tempestivamente l'Aeroclub per informare della situazione;
- b) concordare in seguito con il Consiglio Direttivo, la segreteria od un suo delegato, il recupero dell'a/m. Nel caso in cui il pilota non garantisca il rientro dell'a/m in tempi funzionali alla gestione dello stesso, verranno valutate le spese e le modalità di rientro del mezzo.

## 6.SPESE SOSTENUTE FUORI SEDE

1. Gli acquisti di benzina e olio saranno rimborsati al pilota dietro presentazione della relativa fattura al prezzo corrente al quale il Club acquista gli stessi prodotti dai suoi fornitori. Tale somma sarà accreditata in conto voli.
2. Se dovessero rendersi necessarie delle riparazioni il pilota dovrà:
  - a) mettersi in contatto con l'Officina del Club per ottenere le opportune istruzioni e l'autorizzazione ad eseguire i lavori;
  - b) conservare tutta l'eventuale documentazione di carattere tecnico;
  - c) farsi rilasciare regolare fattura dei lavori eseguiti e dei prodotti acquistati.
3. L'importo delle spese sostenute per la riparazione e/o per i materiali acquistati saranno rimborsato al pilota.

## 7.SICUREZZA VOLO

1. Ciascun pilota, prima di intraprendere un volo, è tenuto al rispetto scrupoloso di tutte le norme di sicurezza tra le quali sono considerate essenziali:
  - a) la verifica dei documenti e delle condizioni di volo navigabilità dello a/m in relazione al volo programmato;
  - b) analisi delle condizioni meteo (METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, SWLL e CARTINE SIGNIFICATIVE);
  - c) analisi delle informazioni aeronautiche (AIP e NOTAMs);
  - d) calcoli relativi ai consumi di carburante e olio;
  - e) verifica del rispetto delle limitazioni dei pesi con i relativi carichi e centraggi.
  - Verifica delle distanze di decollo e atterraggio, in funzione della tipologia della
  - pavimentazione della pista, nel rispetto del Manuale di impiego dell'a/m;
  - f) ove necessario, la predisposizione di un piano di volo operativo adeguato ed eventuale
  - altra documentazione ed equipaggiamenti necessari;
  - g) l'uso costante ed appropriato delle check-list;
  - h) cartine aeronautiche aggiornate e strumenti idonei alla pianificazione;
  - i) il pilota in comando (PIC) ha la responsabilità di controllare che tutti gli apparati elettronici non interferiscano con le normali procedure di volo.
2. Il pilota è tenuto a fornire, su richiesta specifica dei rappresentanti dell'Aeroclub o da un suo delegato, tutte le informazioni sulle azioni intraprese prima del volo relativamente a quanto indicato ai punti precedenti
3. Se il Consiglio Direttivo, il responsabile dell'addestramento o la figura preposta in quel momento, viene direttamente o indirettamente a conoscenza di

una qualsiasi violazione delle norme di sicurezza o di un comportamento che dimostri una carenza di addestramento da parte di un pilota:

- a) raccoglierà direttamente dal pilota le motivazioni del fatto;
- b) deciderà, se lo ritiene opportuno, di eseguire o far eseguire dalla figura preposta, un controllo di addestramento. Le decisioni assunte dovranno essere riportate tempestivamente al Consiglio Direttivo per tutti gli altri eventuali provvedimenti del caso.

4. Il pilota che si rifiuta di effettuare il controllo di addestramento di cui al punto 3b è automaticamente sospeso dall'attività di volo e deferito al Consiglio Direttivo, che valuterà il caso.

5. Il socio pilota che ha compiuto 80 anni di età può utilizzare gli aeromobili dell'Aero Club Padova, purché a bordo sia presente un socio pilota o un istruttore, entrambi con età inferiore ad 80 anni, così da fornire eventuale assistenza con funzioni di pilota di sicurezza (safety pilot), occupando il posto di co-pilota.

## 8.ESPERIENZA RECENTE

1. Ad integrazione delle normative vigenti, per poter impiegare un a/m dell'Aeroclub di Padova, il pilota deve aver effettuato attività di volo negli ultimi 60 giorni. Se questo requisito non viene soddisfatto, verrà richiesta l'effettuazione di una ripresa volo con l'istruttore.

2. Si richiede inoltre una ripresa voli:

- ❖ dopo **30 giorni di inattività** per la categoria TW ovvero per il Piper PA18,
- ❖ dopo **30 giorni di inattività** per la categoria VP-RU ovvero Piper PA28R,
- ❖ dopo **60 giorni di inattività** per la categoria VP ovvero C182R,
- ❖ dopo **60 giorni di inattività** per la categoria TMG ovvero SF25,
- ❖ dopo **60 giorni di inattività** per SEP generica ovvero C150/C172N/P92JS > l'attività di volo in qualità di PIC su C172N sarà valida anche per l'attività su C150.

**3. In caso di carenza di esperienza recente il pilota è tenuto a concordare, con l'istruttore, l'attività di volo necessaria.**

## 9.LIMITAZIONI AEROPORTI CRITICI

Vengono considerati aeroporti critici, tutti quelli che hanno una elevazione della pista oltre 2000 ft (come ad es Asiago, Pavullo, L'Aquila).

Per operare su questi aeroporti, si richiede che il primo atterraggio sia effettuato con un istruttore.

E' inoltre necessario effettuare un briefing con un istruttore prima di ogni volo che abbia come destinazione uno degli aeroporti con le suddette caratteristiche (anche senza full stop).

Trascorsi 90 giorni dall'ultimo atterraggio in quota, è obbligatorio contattare un istruttore di volo per provvedere ad un briefing e se necessario ad un volo.

## 10. LUNGHEZZA MINIMA DELLE PISTA

E' consentito operare solo su aeroporti ed aviosuperfici NON in pendenza segnalate (ANPS), anche in erba, la cui lunghezza disponibile per il decollo e l'atterraggio sia uguale o superiore a 600 metri e vengano soddisfatte le prestazioni di distanza di decollo e atterraggio, come riportato dal Manuale di impiego del velivolo.

E' assolutamente vietato atterrare su "campi di volo" anche con pista superiore ai 600 metri di lunghezza; questo comporterebbe l'automatica sospensione del Certificato di Aeronavigabilità dell'a/m, il cui costo di ripristino sarà addebitato al Socio responsabile del volo.

## 11. NORME PARTICOLARI

Data la posizione dell'Aeroporto di Padova rispetto alla città sono stabilite delle procedure indicate nei seguenti punti, in funzione di sicurezza e antirumore

1. Il decollo si effettua per pista 22 e l'atterraggio per pista 04, eccetto in casi di:

- a) specifiche istruzioni o norme emesse dalla competente Autorità;
- b) avverse condizioni meteo e/o vento di particolare direzione ed intensità, in relazione all'a/m impiegato;
- c) esigenze addestrative sotto la diretta supervisione dell' istruttore;
- d) situazioni particolari che a giudizio del PIC richiedano tale comportamento;
- e) in caso di decollo per pista 04 è vietato virare a destra e quindi il sorvolo della città a bassa quota, eccetto per situazioni di emergenza che lo richiedano.

2. Quando un pilota non segue le procedure indicate ai punti sopra citati, è data facoltà al Consiglio Direttivo di accertare la reale consistenza dei motivi che hanno determinato tale comportamento.

3. Allo scopo di garantire la sicurezza e la regolarità dei voli, il pilota deve presentarsi almeno 30 minuti prima dell'orario di decollo indicato all'atto della prenotazione. Tale tempo è considerato il minimo necessario per svolgere le indispensabili pratiche teorico-operative inerenti al volo da svolgere.

4. Prima di ogni volo il pilota è tenuto a:

- a. firmare per accettazione dell'a/m le pagine del QTB relative al volo precedente;
- b. verificare che il valore dell' orometro sia esatto (se utilizzato). Nel caso il pilota riscontri delle inesattezze nel QTB, deve contattare immediatamente il reparto tecnico dell'officina;

5. Se il pilota accetta l'a/m, è tenuto a riportare i dati previsti sul QTB prima della partenza;

6. Per consentire di attuare tutte le corrette norme di sicurezza e collaborare per una efficiente manutenzione degli stessi mezzi, il pilota deve, dopo ogni volo, compilare correttamente in ogni sua parte il QTB:

- a) annotare nel QTB i dati di volo completi, utilizzando sempre l'orario UTC;

- b) riportare nell'apposito spazio sul QTB tutti gli eventuali guasti e/o anomalie che andranno poi riferite verbalmente al reparto tecnico dell'officina;
- c) firmare il QTB.

7. Al termine della compilazione, il pilota deve sempre staccare il foglio giallo e consegnarlo alla segreteria o riporlo negli appositi contenitori.

8. Si raccomanda che il QTB, essendo un documento ufficiale del velivolo, rimanga sempre a bordo.

## 12. INCONVENIENTI ED INCONVENIENTI GRAVI DEL TRAFFICO AEREO

### **NORME DI COMPORTAMENTO (ENR 1.14 AIP ITALIA)**

Ogni qualvolta si presenti una situazione di pericolo per le normali operazioni di volo o di terra, è **IMPERATIVO** che il pilota, non appena possibile ed in tempi ragionevoli, comunichi alla segreteria dell'Aeroclub di Padova (0498718599), al Direttore della Scuola, o all'Officina del club (049720466) l'accaduto, così da poter permettere agli addetti di procedere con la documentazione necessaria per affrontare il fatto entro i tempi stabiliti dalla legge. Di seguito vengono spiegate le differenze tra i tipi di inconvenienti ed i principali tipi di eventi.

*"Inconveniente"* del traffico aereo definisce un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

*"Inconveniente grave"* del traffico aereo definisce un inconveniente in cui le circostanze rivelino che è stato sfiorato l'incidente.

## 13. EVENTI AERONAUTICI

1. **Aircraft Proximity:** Situazione in cui, a giudizio del pilota o del personale di un ente ATS, la distanza tra gli aeromobili interessati, tenendo conto anche delle rispettive posizioni e velocità, è tale da poter compromettere la loro sicurezza.  
Il termine "Airprox" viene usato come abbreviazione.
2. **Procedure:** Termine utilizzato per designare una situazione rischiosa per l'aeromobile a causa di procedure errate, mancato rispetto delle procedure operative, infrazioni delle Regole dell'Aria e/o norme ATS
3. **Incursione di pista** o Intrusione di pista: Qualsiasi evento su di un aerodromo in cui si verifichi l'indebita presenza di un aeromobile, veicolo o persona nell'area protetta di una superficie designata per l'atterraggio ed il decollo degli aeromobili.
4. **Ostruzione di pista:** Qualsiasi ostruzione sulla pista o nelle sue immediate vicinanze che può arrecare danno alla sicurezza di un aeromobile in decollo o in atterraggio.

Il Consiglio Direttivo