

**REGOLAMENTO SOCI ED UTILIZZO AEROMOBILI
AERO CLUB PADOVA**

ED.05.2023



ART. 1. RACCOMANDAZIONI AI PILOTI

1. Il Pilota deve conoscere i privilegi 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'Aero Club Padova.
4. Il Pilota deve accertare che i documenti dell'a/m siano aggiornati, in corso di validità, e che quelli previsti dalle normative EASA ed ENAC siano a bordo dell'a/m.
5. Il Pilota al termine di ciascun volo, deve segnalare al personale addetto alla manutenzione le eventuali inefficienze o inconvenienti riscontrati e quando compromettono l'aero navigabilità 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 velivolo e al materiale di volo affidatogli, ha l'obbligo del risarcimento totale o parziale se non coperto da assicurazione, salvo decisione diversa del Consiglio Direttivo.
8. Il Pilota deve soddisfare gli obblighi amministrativi che lo autorizzano all'impiego dell' a/m.
9. L'uso degli aa/mm dell'Aero Club Padova per missioni con atterraggio su altro aeroporto o aviosuperficie con pavimentazione particolare è subordinato, qualunque sia il titolo aeronautico del Pilota, ad una attenta pianificazione in particolare per quanto riguarda la praticabilità delle piste, delle vie di rullaggio, delle aree di parcheggio, etc..
E' comunque richiesta l'autorizzazione da parte del Responsabile dell'addestramento o da un Istruttore delegato, nel caso il Socio Pilota pianifichi o preveda l'utilizzo di aeroporti e/o aviosuperfici per la prima volta.
10. L'uso degli aa/mm è altresì subordinato alle normative vigenti e a quanto deliberato dal Consiglio Direttivo.
11. **La pianificazione di un volo deve rispettare quanto riportato nel VADEMECUM PILOTI AERO CLUB PADOVA.**

ART. 2. REGOLAMENTO SULL'USO DEGLI AEROMOBILI

PREMESSA

1. Il presente regolamento è finalizzato ad ottimizzare l'uso degli aa/mm del Club, garantendo un elevato 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 regolare e sicuro andamento dell'attività di volo del Club.

ART. 3. PRENOTAZIONI

1. Ciascun Socio 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 Socio Pilota del Club, prenotando l'a/m, s'impegna:
 - a) ad utilizzare il velivolo rispettando rigorosamente i limiti imposti dal Manuale d'impiego del velivolo;
 - b) ad utilizzare il velivolo per fini prettamente turistici. Sono escluse, in particolare, le attività commerciali e/o aero scolastiche (addestramento/scuola) non impartite dalla Scuola di Volo dell'Aero Club 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'Aero Club non comporta automaticamente l'autorizzazione al volo, come meglio specificato al successivo art.4 punto 2.

ART. 4. PROGRAMMAZIONE

1. Le prenotazioni eseguite dai Soci 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'Aero Club Padova una corretta attività, la prenotazione degli aa/mm (P92 e F150) 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 Soci Piloti che è disponibile il servizio di prenotazione online. Qualora non fosse possibile accedervi, si potranno effettuare le prenotazioni 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;
- c)** il Club si riserva comunque di accettare le prenotazioni eseguite in ritardo, mettendo a disposizione del Socio, se possibile, l'a/m richiesto;
- d)** le prenotazioni vanno disdette con un anticipo ragionevole tramite il sito online o chiamando la Segreteria, per permettere una corretta gestione delle prenotazioni.

5. Il Pilota deve garantire un'attività minima di volo.

- a)** per ogni ora di prenotazione, almeno 20 minuti dovranno essere di volo;
- b)** se il velivolo viene prenotato per un giorno intero, dovranno essere garantite almeno 3 ore di volo, salvo necessità particolari dell'organizzazione;
- c)** un'attività inferiore a quanto stabilito ai punti a e b, va concordata contattando la Segreteria del Club.

6. 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.

ART. 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 d'impiego del velivolo;
- b)** disponibilità di un adeguato ricovero per l'a/m.

2. In mancanza del ricovero di cui al punto 1b, quando le prevedibili condizioni meteorologiche consentano 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 regolarmente riportato in sede e ciò non dipenda da avverse condizioni meteorologiche o cause di forza maggiore:

- a)** al Socio Pilota 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 meteorologiche e/o generali non avrebbero consentito un sicuro volo di rientro sarà cura del Pilota:

- a)** contattare tempestivamente l'Aero Club per informare della situazione;

b) concordare in seguito con il Consiglio Direttivo, un suo delegato o con la Segreteria 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 velivolo.

ART. 6. SPESE SOSTENUTE FUORI SEDE

1. Gli acquisti di benzina e olio saranno rimborsati al Pilota con la presentazione della relativa fattura/ricevuta fiscale, 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 Socio Pilota.

ART.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 dell'a/m in relazione al volo programmato;
 - b) analisi delle condizioni meteorologiche (METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, SWLL, CARTE SIGNIFICATIVE, CARTE DEI VENTI E DELLE TEMPERATURE, etc.);
 - 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;
 - f) verifica della corsa e distanze di decollo e atterraggio, in funzione della tipologia della pavimentazione della pista, nel rispetto del Manuale di impiego dell'a/m;
 - g) ove necessario, la predisposizione di un piano di volo operativo adeguato;
 - h) altra documentazione ed equipaggiamenti necessari;
 - i) l'uso costante ed appropriato delle check-list;
 - l) cartine aeronautiche aggiornate e strumenti idonei alla pianificazione;
 - m) il pilota in comando (PIC) ha la responsabilità di controllare che tutti gli apparati elettronici non interferiscano con le normali procedure di volo.
2. **Se il velivolo in fase di avvicinamento a 400 ft agl non è stabilizzato (velocità, rateo di discesa, configurazione, etc.), effettuare una riattaccata (go around), come riportato nel manuale d'impiego del velivolo.**

3. Il pilota è tenuto a fornire, su richiesta specifica della Direzione dell'Aero Club o da un suo delegato, tutte le informazioni sulle azioni intraprese prima del volo relativamente a quanto indicato ai punti precedenti
4. Se il Consiglio Direttivo, il Responsabile dell'addestramento, un nostro Istruttore, o la figura preposta in quel momento, viene direttamente o indirettamente a conoscenza di una qualsiasi violazione delle norme di sicurezza o di un evento che dimostri una carenza di addestramento da parte di un Socio Pilota (con o senza danni al velivolo):
 - a) raccoglierà direttamente dal Pilota le motivazioni del fatto;
 - b) deciderà, se lo ritiene opportuno, di eseguire o far eseguire dalla figura preposta (Responsabile dell'addestramento, o un nostro Istruttore di volo) un controllo di addestramento, consistente in un briefing dedicato all'evento e/o una ripresa volo. Se ritenuto necessario si informerà il Consiglio Direttivo per eventuali provvedimenti del caso.
5. Il Pilota che si rifiuta di effettuare il controllo di addestramento di cui all' art. 3b è automaticamente sospeso dall'attività di volo e deferito al Consiglio Direttivo, che valuterà il caso.
6. Il Socio Pilota che ha compiuto 80 anni di età può utilizzare gli aeromobili dell'Aero Club Padova, purché a bordo sia presente un proprio Istruttore di volo o un Socio Pilota (designato dal Responsabile della Scuola di Volo o dal Responsabile dell'addestramento), entrambi con età inferiore ad 80 anni, così da fornire eventuale assistenza con funzioni di pilota di sicurezza (safety pilot), occupando il posto di copilota.

ART.8. ESPERIENZA RECENTE

1. Ad integrazione delle normative vigenti ed in accordo con le ultime raccomandazioni di ENAC, per poter impiegare un a/m dell'Aero Club Padova, il Socio Pilota deve soddisfare quanto di seguito riportato ed avere ricevuto l'addestramento sugli aeromobili che utilizza.

- a) Dopo 30 giorni di inattività per la categoria TW ovvero carrello biciclo (es.:PA18, CAP10B);
- b) dopo 45 giorni di inattività per la categoria VP-RU ovvero elica a passo variabile e carrello retrattile (Piper PA 28R);
- c) dopo 60 giorni di inattività per la categoria VP ovvero elica a passo variabile (C182R);
- d) dopo 60 giorni di inattività per la categoria TMG ovvero motoalante SF25;
- e) dopo 60 giorni per inattività per SEP generica ovvero C172N-F150J-P92JS;

IL PILOTA INTERESSATO DOVRÀ EFFETTUARE UN BRIEFING E UNA RIPRESA VOLO CON UN ISTRUTTORE DI VOLO NEI CASI RIPORTATI AI PUNTI a, b, c, d, e.

- f) L'attività di volo in qualità di PIC su C182R sarà valida anche per l'attività su C172N e F150J, P92JS, sempre che su questi ultimi non siano trascorsi più di 90 giorni di inattività in qualità di PIC;

- g) l'attività di volo in qualità di PIC su C172N sarà valida anche per l'attività su F150J-P92JS, sempre che su questi ultimi non siano trascorsi più di 90 giorni di inattività in qualità di PIC;
- h) l'attività di volo in qualità di PIC su F150J sarà valida anche per l'attività su P92JS, sempre che su quest'ultimo non siano trascorsi più di 90 giorni di inattività in qualità di PIC;
- i) l'attività di volo in qualità di PIC su P92JS sarà valida anche per l'attività su F150J, sempre che su quest'ultimo non siano trascorsi più di 90 giorni di inattività in qualità di PIC.

SE LE CONDIZIONI RIPORTATE AI PUNTI f, g, h, i, NON SARANNO SODDISFATTE, IL PILOTA INTERESSATO DOVRÀ EFFETTUARE UN BRIEFING CON UN ISTRUTTORE DI VOLO E SE NECESSARIO UNA RIPRESA VOLO.

EVENTUALI DEROGHE A QUANTO PREVISTO DALL'ART.8. POSSONO ESSERE VALUTATE E AUTORIZZATE ESCLUSIVAMENTE DA UN ISTRUTTORE DI VOLO DELL'AERO CLUB PADOVA, CHE FORNIRÀ COMUNQUE UN ADEGUATO BRIEFING.

ART.9. LIMITAZIONI AEROPORTI PARTICOLARI

Vengono considerati aeroporti e/o aviosuperfici (ANPS) particolari, tutti quelli che hanno una elevazione della pista oltre 2000 ft (come ad esempio Asiago, Pavullo, L'Aquila, etc.).

Per operare su questi aeroporti o aviosuperfici (ANPS), si richiede sia effettuata una ricognizione in volo con un nostro Istruttore di volo.

E' inoltre necessario effettuare un briefing con un nostro Istruttore di volo prima di ogni trasferimento 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 nostro Istruttore di volo per provvedere ad un briefing e se necessario ad un volo di ricognizione.

ART.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 (500 metri per P92JS) e vengano soddisfatte le prestazioni relative alla corsa e 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 aero navigabilità dell'a/m, il cui costo di ripristino sarà addebitato al Socio responsabile del volo, oltre alle conseguenze dovute alla violazione.

ART.11. PROCEDURE PARTICOLARI

Data la posizione dell'Aeroporto di Padova (LIPU) rispetto alla città sono stabilite delle procedure pubblicate su AIP ITALIA.

Di seguito un estratto inerente sicurezza e antirumore.

- **LA PISTA PREFERENZIALE PER I DECOLLI E' LA RWY 22;**
- **LA PISTA PREFERENZIALE PER GLI ATTERRAGGI E' LA RWY 04;**

- **LA PISTA 04/22 IN ASFALTO E' DISPONIBILE PER ATTIVITA' VOLOVELISTICA;**
- **LA PISTA 04/22 IN ERBA E' UTILIZZABILE ESCLUSIVAMENTE PER ATTIVITÀ VOLOVELISTICA E DAI VELIVOLI TRAINATORI.**
- **NON E' CONSENTITA L'UTILIZZAZIONE CONTEMPORANEA DI PISTA IN ERBA E PISTA IN ASFALTO;**
- **PER USO PREFERENZIALE DELLE PISTE SI INTENDE AFFINCHÉ LA COMPONENTE DI VENTO IN CODA NON SUPERI I 5 NODI, DOPODICHE', SE ATTIVO IL SERVIZIO RADIO, L'OPERATORE INVERTIRA' LA PISTA PREFERENZIALE IN USO PER IL DECOLLO E L'ATTERRAGGIO;**
- **COMUNQUE LA DECISIONE FINALE DI QUALE PISTA UTILIZZARE SPETTA ESCLUSIVAMENTE AL COMANDANTE DEL VOLO (PIC), CHE TERRA' CONTO ANCHE DEI LIMITI DELLE COMPONENTI DI VENTO RIPORTATI SUL MANUALE D'IMPIEGO DEL VELIVOLO;**
- **TRA LE 08.00 E LE 10.00 E TRA LE 13.00 E LE 16.00 ORARIO LOCALE SONO VIETATI I TOUCH AND GO (TOCCA E RIPARTI) E I PASSAGGI BASSI SE NON PER MOTIVI ATC, METEO O DI SICUREZZA;**
- **E' VIETATA L'ATTIVITA' ACROBATICA;**
- **E' VIETATA L'ATTIVITA' AVIOLANCISTICA O ALTRE ATTIVITA' SPECIALI;**
- **E' VIETATO IL TRAFFICO AEREO NOTTURNO ECCETTO CHE PER I VOLI HEMS AUTORIZZATI;**
- **IL SERVIZIO RADIO ATS È DISPONIBILE TUTTI I GIORNI DALLE ORE 08.00 ALLE 16.00 ORARIO LOCALE. IL LUNEDÌ IL SERVIZIO NON È DISPONIBILE;**
- **AL LUNEDÌ E DOPO LE 16.00 LOCALI CON AEROPORTO APERTO SI DOBRANNO EFFETTUARE LE CHIAMATE ALL'ARIA SULLA FREQ. 123.250 mhz;**
- **E' VIETATO IL TRAFFICO AEREO DURANTE GLI ORARI DI CHIUSURA AEROPORTUALE ECCETTO CHE PER I VOLI HEMS;**
- **NEGLI ORARI DI NON DISPONIBILITÀ DELL'AFIS E MET SOLO NELLE ORE DIURNE E CON IL SERVIZIO ANTINCENDIO GARANTITO, IL TRAFFICO VFR È AUTORIZZATO AD OPERARE IN ACCORDO ALLE SEGUENTI PROCEDURE CHE DOVRANNO ESSERE RIGOROSAMENTE OSSERVATE:**
 - a) **LE CONDIZIONI METEO SONO VALUTATE DAL COMANDANTE CHE RIMANE L'UNICO RESPINSABILE PER LA DECISIONE DI APPLICABILITÀ DELLE MINIME METEOROLOGICHE.**
 - b) **I VRP PER ENTRARE/USCIRE LIPU ATZ SONO:**

PONTE SAN NICOLÒ (PUSE1);

RUBANO (PUNW1);

- c) LA PISTA IN USO E IL CIRCUITO DI TRAFFICO SONO DECISI DAL COMANDANTE IN BASE ALL'OSSERVAZIONE DIRETTA DELLE CONDIZIONI METEO;**

- d) RESTRIZIONI NELL'ATZ DI LIPU:**

le attività di addestramento sono consentite solo per aeromobili di base a LIPU AD, massimo 2 aeromobili alla volta se gli istruttori sono a bordo, altrimenti 1 alla volta; aeromobili non di base a LIPU AD, eccetto HEMS, SAR, ME DE VAC, voli di emergenza e di Stato, sono autorizzati ad entrare nell'ATZ solo per un atterraggio definitivo o per decolli con lo scopo di lasciare l'ATZ;

attività di volo acrobatiche, aviolancistiche o altre attività speciali, esclusa l'attività di volo a vela, non sono consentite.

- e) Il traffico in circuito o appena decollato deve dare sempre la precedenza ai voli HEMS in arrivo /partenza.**
- f) Vedi AIP Italia**
- g) Il Comandante deve effettuare i riporti sulla **FREQ. 123.250 mhz** (Padova Informazioni d'Aerodromo, specificando:
Per i decolli da LIPU AD:
prima del rullaggio, comunicare la posizione al parcheggio, la posizione d'attesa e la pista in uso per il decollo;
prima dell'ingresso in pista;
a decollo avvenuto, specificare quota e punto di uscita;
sul punto di uscita, comunicare quota e direzione di allontanamento.**

AVARIA RADIO:

nel caso di aeromobili in arrivo, l'equipaggio di condotta, procede per il sottovento e, se osserva pista libera, procede in base e finale per l'atterraggio.

Se la pista è occupata orbita in sottovento, in attesa che la pista sia libera, in seguito, procede in base, finale e atterraggio.

Per ogni ulteriore informazione relativa LIPU AD consultare AIP ITALIA.

RESTRIZIONI AGGIUNTIVE:

- OLTRE QUANTO RIPORTATO, I SOCI PILOTI CHE UTILIZZANO I VELIVOLI DELL'AERO CLUB PADOVA, NEL CASO DI DECOLLO DA PISTA 04 DEVONO RISPETTARE IL DIVIETO DI VIRATA A DESTRA SALVO MOTIVI DI SICUREZZA O EMERGENZA.**

- **I TOUCH AND GO (TOCCA E RIPARTI) PER PISTA 04 SONO CONSENTITI SOLO PER ADDESTRAMENTO CON ISTRUTTORE A BORDO.**
- **EMERGENZE SIMULATE SONO CONSENTITE PER ADDESTRAMENTO CON ISTRUTTORE A BORDO.**

INOLTRE SI RACCOMANDA:

- **SE IL VELIVOLO IN FASE DI AVVICINAMENTO A 400 FT AGL NON E' STABILIZZATO (velocità, rateo di discesa, configurazione, etc..) EFFETTUARE UNA RIATTACCATA (GO AROUND) COME RIPORTATO NEL MANUALE D'IMPIEGO DEL VELIVOLO;**
- **PER PISTA 22 (LA SOGLIA PISTA E' SPOSTATA) EFFETTUARE L'ATTERRAGGIO POSSIBILMENTE CON FULL FLAPS IN FUNZIONE ANCHE DEL VENTO AL SUOLO;**
- **VOLARE LA BASE 22 E LA CONTROBASE 04 A 1200 FT AGL;**
- **SORVOLO DELLA CITTA' DI PADOVA AD UNA QUOTA MINIMA DI 1500 FT AGL;**

ART.12. NORME PARTICOLARI

1. Se un Socio Pilota non segue le procedure riportate in questo Regolamento, è facoltà del Consiglio Direttivo accertarne la reale consistenza dei motivi che hanno determinato tale comportamento.
2. Allo scopo di garantire la sicurezza e la regolarità dei voli, il Pilota deve presentarsi almeno 30 minuti prima dell'orario riportato sulla prenotazione. Tale tempo è considerato il minimo necessario per svolgere le indispensabili operazioni prevolo.
3. Prima di ogni volo il Pilota è tenuto a:
 - a) Firmare per accettazione le pagine del QTB relative al volo precedente;
 - b) verificare che il valore dell'orometro (se utilizzato) sia corretto. Nel caso riscontri delle inesattezze nel QTB, deve contattare immediatamente l'Officina o un Istruttore o la Segreteria;
4. Dopo ogni volo il Pilota deve:
 - a) Compilare correttamente e con scrittura chiara il QTB e utilizzare l'orario UTC. In caso di anomalie o inefficienze avvisare l'Officina di manutenzione e se non disponibile informare un Istruttore o la Segreteria.
5. Nel caso di apertura di una nuova pagina del QTB (per completamento della precedente, per volo da scuola a turistico o viceversa, nel caso di rifornimento),staccare il foglio giallo e consegnarlo alla Segreteria o riporlo nelle apposite cassette.
6. Si raccomanda che il QTB, essendo un documento ufficiale del velivolo, rimanga sempre a bordo durante il volo.

ART. 13. 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 obbligatorio che il Pilota, non appena possibile ed in tempi ragionevoli, comunichi all'Aero Club Padova (0498718599) l'accaduto, così da permettere di procedere entro i tempi stabiliti dalle normative vigenti.

"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 si sarebbe potuto verificare un incidente.

ART.14. 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
2. **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, il decollo, il rullaggio degli aeromobili.
3. **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 o in rullaggio.
4. **ASR (Air Safety Report):** modulo prestampato da compilare a cura dell'equipaggio, nel quale riportare un evento che ha compromesso la sicurezza delle operazioni a terra o in volo.

Il Consiglio Direttivo
AERO CLUB PADOVA