



**AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO
ORGANIZATION MANUAL**

IT.DTO.027

Page 1 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

Organization Manual

**DTO
IT.DTO.027**



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 2 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AERoclub VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 3 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

Sommario

PREFAZIONE	9
I.1 Premessa	9
I.2 Organization Manual	9
I.3 Attività consentite	9
I.4 Lingua usata	9
I.5 Dichiarazione di conformità	9
I.6 Lista di distribuzione	10
I.7 Doveri del consegnatario	10
I.8 Aggiornamenti	10
I.9 Highlights	11
I.10 Lista delle pagine effettive	112
I.11 Terminologia	13
PARTE GENERALE	15
A.1 Dichiarazione di conformità	17
A.2 Lista e descrizione dei volumi che compongono l'Operations Manual	18
A.3 Organi Amministrativi	19
A 3.1 Generalità sull'DTO	19
A 3.2 Descrizione generale della DTO	19
A 3.3 Locali della DTO (aule ed uffici)	19
A 3.4 Organigramma	20
A 3.5 Responsabilità delle funzioni	21
A 3.6 Istruttori e docenti	21
A.4 Responsabilità del personale	22
A 4.1 Responsabile dell'Organizzazione - RdO	22
A 4.2 Segreteria	22
A 4.3 Head of Training (HT)	22
A 4.4 Istruttori di volo FI	23
A 4.5 Istruttori di teoria	23
A 4.6 Consiglio Didattico	23
A 4.7 Incaricato Gestione Tecnica - IGT	24
A 4.8 Doveri e responsabilità della DTO	24
A 4.9 DTO Policy	24
A.5 Norme di disciplina per gli allievi e azioni disciplinari	24
A 5.1 Sanzioni Disciplinari	24
A.6 Autorizzazione - approvazione dei voli	25
A.7 Comando dell'aeromobile	25
A.8 Trasporto di passeggeri	25
A.9 Documenti dell'aeromobile	26
A.10 Accesso ai corsi	26
A.11 Conservazione dei documenti	26
A.12 Registrazione dei documenti dell'equipaggio (licenze e abilitazioni)	26
A 12.1 Titoli e qualificazioni dei membri d'equipaggio	26
A 12.2 Privilegi e condizioni Istruttori di Volo	26
A 12.3 Documenti allievo	27
A 12.4 Registrazioni ed annotazioni riguardanti le licenze ed abilitazioni.	27
A.13 Mantenimento in esercizio (certificati medici e abilitazioni)	28
A.14 Limiti del tempo di servizio e del tempo di volo istruttori di volo e allievi	28
A.15 Periodi di riposo istruttori di volo e allievi	28
A.16 Libretto di volo dei piloti	29
A.17 Piano di volo	29
A 17.1 Piano di volo ATC	29
A 17.2 Piano di volo operativo (Flight Log)	29



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 4 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

A.18 Sicurezza del volo.....	30
A.19 Gestione sicurezza volo.....	30
A 19.1 Safety report.....	30
A 19.2 Esempio di Flight Safety Report.....	31
A 19.3 Equipaggiamenti	32
A 19.4 Ascolto radio	32
A 19.5 Rischi.....	32
A.20 Evento, Incidente, Inconveniente grave	32
A 20.1 Evento (Circolare ENAC GEN1B - rif. Decreto Legislativo n . 213/2006):.....	32
A 20.2 Incidente (Circolare ENAC GEN1B - rif.Regolamento UE n. 996/2010).....	32
A 20.3 Inconveniente Grave (Circolare ENAC GEN1B - rif.Regolamento UE n. 996/2010)	33
A 20.4 Notifica.....	34
A 20.5 Impiego dell'equipaggio a seguito di un incidente o inconveniente	35
A 20.6 Pilota di sicurezza JAR-FCL 1.035 (e).....	35
A 20.7 Foglio Informativo (IEM FCL 1.1035).....	36
A.21 Procedure di emergenza e soccorso	36
A 21.1 Avaria motore simulata (Aeromobile monomotore).....	36
A 21.2 Avaria simulata in decollo (Aliante).....	36
A 21.3 Procedure di emergenza (a bordo dell'aeromobile)	36
PARTE TECNICA.....	39
B.1 Flotta	41
B.2 Aeronavigabilità degli aeromobili.....	41
B.3 Incaricato Gestione Tecnica.....	41
B 3.1 Responsabilità.....	41
B 3.2 compiti	41
B.4 Interfaccia tra DTO e IGT	41
B.5 Interfaccia tra DTO e CAO	42
B 5.1 Scadenzari	42
B 5.2 Aggiornamento libretti di volo	42
B.6 Impiego dell'aeromobile.....	42
B. 7 Uso delle Check List.....	42
B 7.1 Modalità generali di esecuzione.....	42
B 7.2 Normal Procedure.....	42
B 7.3 Limitazioni	43
B 7.4 Registrazioni su QTB.....	43
B.8 Procedure d'emergenza	44
B 8.1 Comportamento in condizioni non normali	44
B 8.2 Gestione delle situazioni non normali	44
B 8.3 Emergency authority	45
B.9 Radio e radioaiuti	45
B.10 Avarie aeromobili	45
B.11 Paracadute	45
B.12 Cavi traino e piastrine	45
B.13 Zavorre e bilanciamento alianti	45
PARTE OPERATIVA.....	46
C.1 Prestazioni certificate aeromobili.....	48
C.2 Pianificazione operativa del volo.....	48
C 2.1 Generalità.....	48
C 2.2 Pianificazione carburante	48
C 2.3 DTO Fuel policy	49
C 2.4 Quote minime di sicurezza in rotta.....	50
C 2.5 Flight Log.....	50
C 2.6 Equipaggiamenti per la navigazione	50
C.3 Carico e centraggio	50
C 3.1 Grafico di centraggio (balance chart).....	50



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 5 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

C.4 Minimi meteorologici per voli con Istruttori.....	51
C 4.1 Voli VFR	51
C.5 Minimi meteorologici voli di allievi solisti	51
C.6 Procedure di Traino	51
C.7 Piastrine Weak Link	51
C.8 Aree e rotte d'addestramento	52
C.9 Rullaggi in pista	52
C.10 Trasporto di dispositivi elettronici portatili e di merce pericolosa	52
C.11 Trasporto passeggeri	52
C.12 Fumo a bordo	52
C.13 Ghiaccio ed altri contaminanti – procedure a terra e in volo	52
C.14 Condizioni di decollo	52
C.15 Gestione del carburante durante il volo	52
C.16 Uso dell'ossigeno supplementare.....	52
C.17 Volo in prossimità del suolo	53
C.18 Condizioni di atterraggio	53
C.19 Volo sul'acqua	53
C.20 Equipaggiamento di sopravvivenza.....	53
C.21 Attività acrobatica con alianti	53
PERSONALE.....	54
D.1 Incaricati responsabili dello standard/competenza del personale di volo.....	55
D 1.1 Impiego Istruttori	55
D 1.2 Responsabili Standard Istruzionale	55
D 1.3 Standardizzazione istruttori	55
D.2 Addestramento di ripresa	55
D.3 Standardizzazione e aggiornamento.....	55
D.4 Controlli periodici	56
ALLEGATO A: Lista Flotta Aeroclub Volovelistico Toscano	57
ALLEGATO B: QTB + Istruzioni Aereo / Traino e TMG . Mod. AECVVT 01-TR (Ver 0 – Rev 0)	58
ALLEGATO C: QTB Aliante+Istruzioni AECVVT 01-AL (Ver 0 – Rev 0)	59
ALLEGATO D: Flight Log	60
ALLEGATO E: Diagramma altitudine e densità	61
ALLEGATO F: Grafico Calcolo del Vento.....	62



**AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO
ORGANIZATION MANUAL**

IT.DTO.027

Page 6 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 7 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

PREFAZIONE



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 8 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 9 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

I.1 Premessa

La scuola di volo di seguito denominata "Scuola" opera all'interno e per conto dell'Aero Club Volovelistico Toscano", di seguito denominato "AECVVT" che è un'associazione sportiva dilettantistica senza fini di lucro.

La Scuola è abilitata come DTO, IT-DTO-027

Obiettivo della Scuola è quello di portare i candidati al conseguimento dei titoli aeronautici e delle abilitazioni per i quali è abilitata a fornire addestramento e di contribuire alla diffusione di una corretta cultura aeronautica nel rispetto della normativa vigente e del più alto livello della sicurezza.

I.2 Organization Manual

Tutto il personale coinvolto nelle operazioni della Scuola deve avere a disposizione o facile accesso ad una copia aggiornata dell'OM

I.3 Attività consentite

La Scuola alla data attuale è autorizzata da ENAC a svolgere i seguenti corsi d'istruzione:

VELIVOLI (A)

Abilitazione al Traino alianti con velivolo FCL.805;

ALIANTE/TMG

Rilascio Licenza di Pilota di aliante SPL (Aliante) - SFCL. 130 SPL

Rilascio Licenza di Pilota di aliante SPL (TMG) - SFCL 130 SPL

Estensione Licenza SPL(TMG) ai privilegi dell'Aliante - SFCL.150 SPL

Estensione Licenza SPL(Aliante) ai privilegi del TMG - SFCL.150 SPL

Reintegro Licenza di Pilota di aliante.

Abilitazione integrativa al traino per piloti di aliante - SFCL.155 SPL

Privilegi per il volo acrobatico di base ed avanzato - SFCL.200 SPL

Corso Istruttori FI(S) – SFCL.300 FI(S)

Corso aggiornamento Istruttori FI(S) – SFCL. 360 a) i)

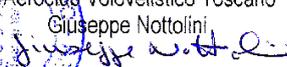
I.4 Lingua usata

L'OM usa la lingua Italiana.

I.5 Dichiarazione di conformità

L'OM è conforme ai contenuti del Regolamento

Tassignano 29/05/2023

Il Presidente
Aeroclub Volovelistico Toscano
Giuseppe Nottolini






AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 10 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

I.6 Lista di distribuzione

Copie dell'OM sono distribuite al personale consegnatario in elenco:

- Responsabile dell'Organizzazione - RdO
- Presidente dell'AECVVT
- Capo Istruttori di Volo – Aliante/TMG (Head of Training)
- Incaricato Gestione Tecnica
- Responsabile Controlli Giornalieri
- Segreteria (Administration & Planning)
- Tutti i soci dell'AECVVT
- Tutti gli allievi della DTO
- ENAC - Direzione Operazioni Centro - ROMA

Il personale è responsabile del mantenimento e dell'aggiornamento della copia personale in dotazione

I.7 Doveri del consegnatario

Ogni consegnatario è responsabile verso il RdO per segnalare ogni anomalia riscontrata nella documentazione che possa impedire lo svolgimento dei propri obblighi.

I.8 Aggiornamenti

Le revisioni al OM sono emesse dal RdO.

Le variazioni della sola ultima revisione sono evidenziate con una linea nera verticale a sinistra del paragrafo interessato.

Nella pagina Highlights sono riportate l'elenco delle variazioni al fine di agevolare e meglio comprendere le differenze con la revisione precedente. L'OM revisionato sarà trasmesso alla Direzione Operazioni competente dell'ENAC.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 11 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

I.9 Highlights

La presente edizione sostituisce integralmente ogni altra edizione / revisione e regolamento della scuola.

Edizione	Revisione	Data	Motivo della revisione
Ed.1	Rev.1	14/11/2018	Inserimento nuovo Istruttore di Volo (FI) Roberto Diciotti/ Aggiornamento Lista Istruttori di Volo. Inserimento nuovo Istruttore di Teoria Roberto Diciotti / Aggiornamento Lista Istruttori di Teoria
Ed.1	Rev.2	29/12/2018	Inserimento nuovi Trainatori: Sigg.ri Stefano e Barsali Giuliano e Vangelisti Stefano
Ed.2	Rev.0	19/08/2019	Adeguamento O.M. Regolamento (UE) 1178/2011
Ed.2	Rev.1	12/01/2020	Inserimento nuovo Istruttore di Volo (FI) Marcello Gelichi Aggiornamento Lista Istruttori di Volo. Inserimento nuovo Istruttore di Teoria Marcello Gelichi Aggiornamento Lista Istruttori di Teoria
Ed.3	Rev.0	14/11/2020	Adeguamento O.M. Regolamento (UE) 2020/358 Inserimento nuovi Trainatori: Sig.ri Diciotti Roberto, Napoli Stefano e Virone Gianluca. Eliminazione Istruttore Volo FI(S) Alessandro Alessandrini. Eliminazione Istruttori di teoria Paolo Cervi e Stefano Napoli.
Ed.3	Rev.1	03/12/2020	Inserimento nuovo Istruttore di Volo (FI) Dante Malquori Aggiornamento Lista Istruttori di Volo. Inserimento nuovo Istruttore di Teoria Dante Malquori Aggiornamento Lista Istruttori di Teoria
Ed.3	Rev.2	27/09/2021	Inserimento nuovo Istruttore di Volo (FI) Alessandro Alessandrini Aggiornamento Lista Istruttori di Volo. Inserimento nuovo Istruttore di Teoria Alessandro Alessandrini Aggiornamento Lista Istruttori di Teoria Aggiornamento denominazione corsi di volo impartiti dalla DTO.
Ed.3	Rev.3	29/05/2023	Inserimento nuovo Istruttore di Volo FI (A) e Trainatore Angelo Franchini Aggiornamento Lista Istruttori di Volo e Trainatori. Inserimento nuovo Istruttore di Teoria Angelo Franchini Aggiornamento Lista Istruttori di Teoria Eliminazione Trainatori: Giuliano Barsali, Stefano Napoli, Vasco Vangelisti.
Ed.3	Rev.4	01/11/2023	Aggiunto paragrafo C.21 attività acrobatica alianti



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 12 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

I.10 Lista delle pagine effettive

aggiunto paragrafo C.21 attività acrobatica alianti

Part I Prefazione				Part A Generale				Part B Tecnica				Part C Operativa				Part D Personale			
pag	ed	rev	date	pag	ed	rev	date	pag	ed	rev	date	pag	ed	rev	date	pag	ed	rev	date
7	3	0	14.11.20	15	3	0	14.11.20	39	3	00	14.11.20	47	3	00	14.11.20	55	3	0	14.11.20
8	3	0	14.11.20	16	3	0	14.11.20	40	3	00	14.11.20	48	3	00	14.11.20	56	3	0	14.11.20
9	3	0	14.11.20	17	3	0	14.11.20	42	3	00	14.11.20	49	3	00	14.11.20	57	3	0	14.11.20
10	3	0	14.11.20	18	3	0	14.11.20	43	3	00	14.11.20	50	3	00	14.11.20				
11	3	0	14.11.20	19	3	0	14.11.20	44	3	00	14.11.20	51	3	00	14.11.20				
12	3	0	14.11.20	20	3	0	14.11.20	45	3	00	14.11.20	52	3	00	14.11.20				
13	3	0	14.11.20	21	3	0	14.11.20	46	3	00	14.11.20	53	3	00	14.11.20				
14	3	0	14.11.20	22	3	0	14.11.20					54	3	00	14.11.20				
				23	3	0	14.11.20												
				24	3	0	14.11.20												
				25	3	0	14.11.20												
				26	3	0	14.11.20												
				27	3	0	14.11.20												
				28	3	0	14.11.20												
				29	3	0	14.11.20												
				30	3	0	14.11.20												
				31	3	0	14.11.20												
				32	3	0	14.11.20												
				33	3	0	14.11.20												
				34	3	0	14.11.20												
				35	3	0	14.11.20												
				36	3	0	14.11.20												
				37	3	0	14.11.20												
				38	3	0	14.11.20												

LISTA DEGLI ALLEGATI ALL'OM

pag	ed	rev	date	titolo
58	3	0	14.11.20	Allegato "A"
59	3	0	14.11.20	Allegato "B"
60	3	0	14.11.20	Allegato "C"
61	3	0	14.11.20	Allegato "D"
62	3	0	14.11.20	Allegato "E"
63	3	0	14.11.20	Allegato "F"



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 13 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

I.11 Terminologia

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

AECVVT: Aeroclub Volovelistico Toscano

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

Allievo pilota responsabile del volo (SPIC): Tempo di volo durante il quale l'istruttore si deve limitare solamente ad osservare l'allievo che opera come pilota responsabile, senza intervenire o controllare l'aeromobile in volo.

CAO: Combined Airworthiness Organisation

Categoria (di aeromobili): Classificazione degli aeromobili secondo specifiche caratteristiche di base; ad esempio velivoli, elicotteri, alianti, palloni liberi.

Controlli periodici di professionalità: Dimostrazione del mantenimento dell'abilità per ottenere la validazione o il rinnovo delle abilitazioni, ivi compresi gli esami orali ritenuti necessari dall'esaminatore.

FM (Flight Manual): Manuale di volo.

IGT: Incaricato Gestione Tecnica.

Istruzione a doppio comando: Tempo di volo durante il quale una persona riceve istruzione di volo da un istruttore debitamente autorizzato.

Motoaliante da turismo (TMG): Un moto-alianti, provvisto di motore e di elica non retrattili, con certificato di aeronavigabilità rilasciato o riconosciuto da uno Stato membro EASA.

Deve essere in grado di decollare e salire con le proprie risorse di potenza come indicato nel manuale di volo.

Notte: L'intervallo di tempo compreso tra il crepuscolo civile serale e l'inizio del crepuscolo civile mattutino, ovvero, ogni altro periodo compreso tra il tramonto e il sorgere del sole, definito come notturno dall'Autorità.

OdL: Ordine di Lavoro

OM: Organization Manual.

Pilota : Pilota titolare di una licenza che non consente di esercitare attività di pilotaggio dietro compenso.

Pilota professionista: Pilota titolare di una licenza che consente di esercitare le attività di pilotaggio dietro compenso.

Prove pratiche: Prove pratiche atte a dimostrare l'abilità per il rilascio di licenze o abilitazioni, inclusi gli eventuali esami orali che l'esaminatore ritiene necessari.

Rinnovo (per esempio della abilitazione): Il provvedimento adottato a seguito della scadenza di una abilitazione o approvazione, con il quale si rinnovano le stesse per un ulteriore periodo, in presenza dei requisiti richiesti.

RCS: Responsabile Controlli Settimanali.

RM: Responsabile della manutenzione.

RdL: Rapporto di Lavoro.

RdO: Responsabile dell'Organizzazione.

DTO: Declared Training Organization.

Tempo di volo da solo pilota a bordo: Tempo di volo durante il quale un allievo pilota è l'unico occupante dell'aeromobile.

Tempo di volo aliante: Il tempo di volo totale dal momento in cui l'aeromobile comincia a muoversi per decollare, con i propri mezzi o con mezzi esterni, fino al momento in cui si arresta alla fine del volo.

Tempo di volo TMG/velivolo: Il tempo di volo totale dal momento in cui l'aeromobile comincia a muoversi per il rullaggio, fino al momento in cui si arresta alla fine del volo.

Tipo (di aeromobile): L'insieme di aeromobili costruiti sullo stesso progetto fondamentale, comprese tutte le modificazioni, purché le modifiche non comportino un cambiamento delle tecniche di pilotaggio, delle caratteristiche di volo o del numero dei componenti dell'equipaggio.

Tratta di volo in rotta: Una tratta di volo in rotta comprendente il decollo, la partenza, una crociera di almeno 15 minuti, e le fasi d'arrivo, avvicinamento e atterraggio.

Vidimazione (p. e.: dell'abilitazione): Annotazione effettuata nel corso di validità dell'abilitazione o approvazione, che permette al titolare di continuare ad esercitare le attività consentite dalle abilitazioni o approvazioni per un ulteriore determinato periodo, in presenza dei requisiti richiesti.

End of DTO OM Prefazione



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 14 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 15 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

PARTE GENERALE



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 16 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 17 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A.1 Dichiarazione di conformità

Il presente OM definisce l'organizzazione e le relative procedure applicative.

Esso soddisfa le norme ed i regolamenti internazionali e nazionali applicabili, compresi gli emendamenti.

L'OM mette in evidenza le linee guida da seguire durante l'addestramento sia teorico che pratico, e stabilisce i regolamenti e le procedure alle quali la DTO dell'AECVVT si deve attenere.



Il Presidente
Aeroclub Volovelistico Toscano
Giuseppe Nottolini



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 18 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

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

L'OM in uso presso la DTO dell'AECVVVT autorizzata a condurre corsi di pilotaggio, è composto, da 4 parti:

- Parte A: Generalità - General
- Parte B: Tecnica - Technical
- Parte C: Operativa - Route
- Parte D: Addestramento del personale Istruttore – Staff Training

Parte A: Generalità

Esponde le linee guida per le operazioni di addestramento sia a terra che in volo in generale e, in particolare, stabilisce tutte le istruzioni e le procedure che il personale operativo deve assicurare per poter svolgere il proprio compito con efficienza e sicurezza. Più dettagliatamente illustra i doveri e le responsabilità di tutto il personale addetto alle operazioni di volo (Allievi, Istruttori), all'istruzione teorica e di assistenza a terra.

Parte B: Tecnica

Esponde le linee guida delle operazioni di gestione della flotta e di tutti gli equipaggiamenti necessari al volo, delle procedure di emergenza, delle anomalie, inefficienze, etc.

Parte C: Operativa

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

Parte D: Addestramento Personale Istruttore

Esponde le linee per le operazioni degli istruttori, dal primo impiego alla standardizzazione, etc.

L'OM è corredato dai seguenti "Manuali di Addestramento" (Training Manuals - TM):

- TM – Abilitazione al traino alianti con velivolo FCL.805
- TM – S.P.L (Aliante) (licenza SPL su Aliante)
- TM – S.P.L (TMG) (licenza SPL su TMG)
- TM – Estensione privilegi SPL (aliante) al TMG
- TM – Estensione privilegi SPL (TMG) all'aliante
- TM – Abilitazione integrativa al traino per piloti aliante SFCL.155 SPL
- TM – Abilitazione all'acrobazia base/avanzata SFCL.200 SPL
- TM – Corso Istruttori FI(S) SFCL.300 FI(S)
- TM – Corso aggiornamento FI(S) SFCL.360 a) i)

L'OM è corredato dalla seguente altra documentazione e Allegati:

- Allegato "A" Lista Flotta
- Allegato "B" esempio di QTB e istruzioni per la compilazione (Velivoli e TMG)
- Allegato "C" esempio di QTB e istruzioni per la compilazione (Alianti)
- Allegato "D" Modello di Flight Log
- Allegato "E" Grafico Altitudine Densità
- Allegato "F" Grafico per il calcolo componente vento
- Manuale Operativo Traino Alianti M.O.T.A.
- Regolamento interno Acrobazia in Aliante



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 19 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A.3 Organi Amministrativi

A 3.1 Generalità sulla DTO

La AECVVT DTO si trova sull'aeroporto Lucca-Tassignano LIQL

- Posizione: 43°49'45" N 10°34'45" E
- Altitudine: 39ft / 12mt
- Pista: 10-28 / 910 mt x 18 mt Asfalto
- Ubicazione: 6 Km (3,4 NM) ESE dalla Città di Lucca.
- I dati di aeroporto ufficiali sono pubblicati sull'AIP serie AD2 LIQL
- Indirizzo: Via Cav. Lav. Mario Carrara, 1 – Capannori (LU)
- Tel: +39 0583 936888
- Fax +39 06 233 241 463
- email segreteria@voloavelalucca.it
- Posta Certificata voloavelalucca@arubapec.it
- Sito Internet www.voloavelalucca.it

Numeri utili

- AFIU (uffici) +39 0583 936062
- Carabinieri 112
- Polizia 113
- Vigili del Fuoco 115
- Emergenza sanitaria 118

A 3.2 Descrizione generale della DTO

L'AECVVT opera come Declared Training Organisation DTO IT.DTO.027 che fornisce l'attività di seguito specificata:

- Scuola di Volo a Vela SPL

Il responsabile della gestione è il Presidente legale rappresentante del Club.

L'incaricato della gestione tecnica (IGT), è delegato dal Presidente e dal Consiglio Direttivo.

A 3.3 Locali della DTO (aule ed uffici)

L'aula per lo svolgimento delle lezioni teoriche è situata dietro l'hangar dell'AECVVT in un modulo abitativo e comprende di tutti gli ausili didattici necessari allo svolgimento delle lezioni.

All'interno dell'AECVVT si trova la Segreteria presso la quale vengono disbrigate le pratiche burocratiche ed amministrative relative all'attività.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

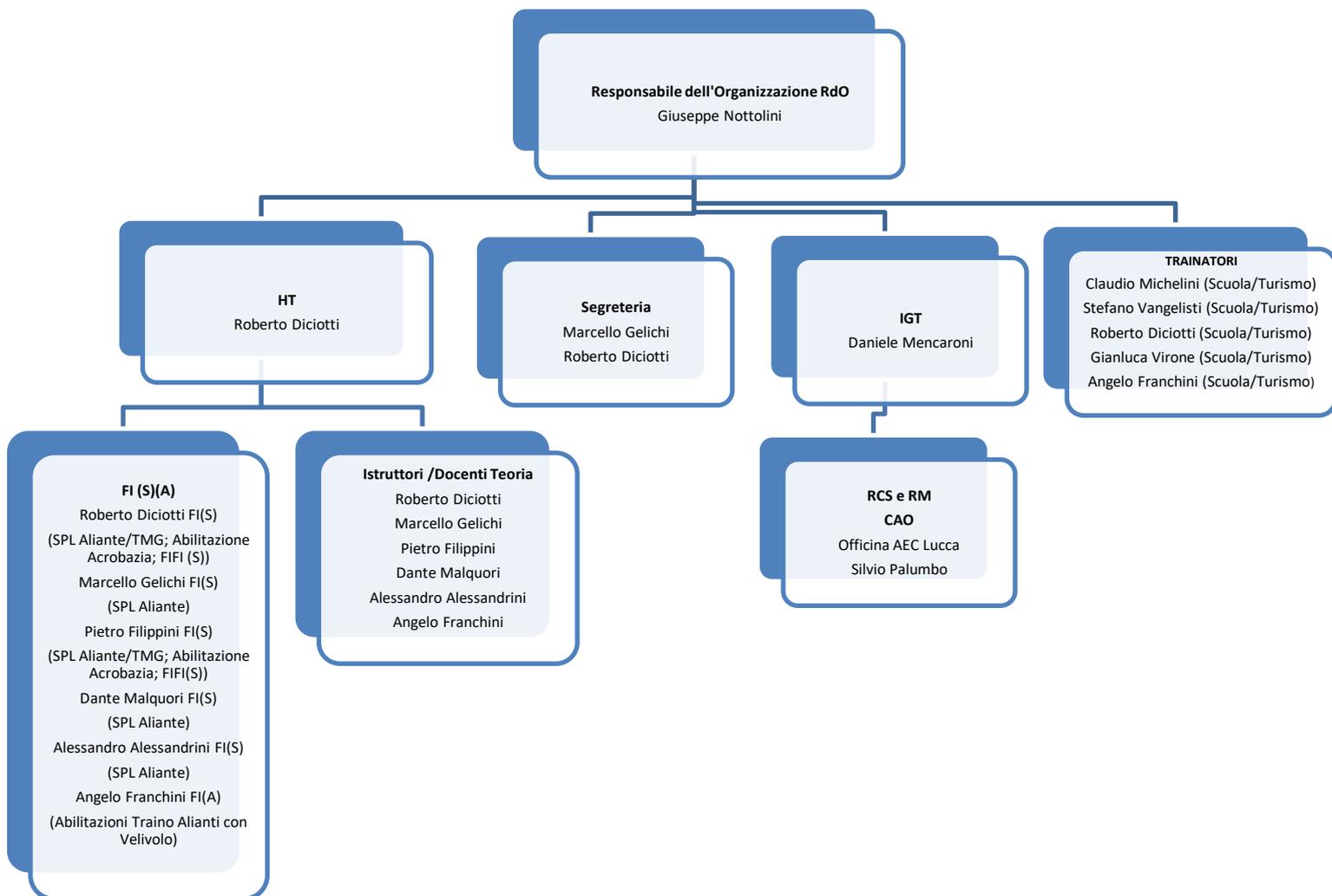
Page 20 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A 3.4 Organigramma

La struttura che segue rappresenta l'organigramma della DTO.

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





AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 21 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A 3.5 Responsabilità delle funzioni

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

FUNZIONE	RESPONSABILITA'
Responsabile dell'Organizzazione - DTO	Responsabile della disciplina generale della Scuola nei confronti di ENAC.
Istruttore di Volo – FI	Responsabile dell'Addestramento dell'allievo assegnatogli nei confronti di ENAC.
Incaricato Gestione Tecnica – IGT	Responsabile nei confronti dell'AECVVT per la corretta comunicazione e trasmissione delle informazioni e dei dati alla CAO.

A 3.6 Istruttori e docenti

Presso la segreteria è disponibile un elenco completo degli istruttori che, in ottemperanza alle vigenti disposizioni, sono stati comunicati all'ENAC.

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

La gestione dell'impiego degli istruttori e dei docenti è pertinenza dell'HT.

Di seguito l'elenco degli Istruttori di volo e rispettive qualifiche:

Nome Istruttore	Qualifica	Corsi di Volo	Corsi di Teoria
Roberto Diciotti	HT / FI(S) (Aliante/TMG)	SPL (Aliante) SPL (TMG) FI(S) Abilitazione Acrobazia	SPL(Aliante/TMG) FI(S) Acrobazia
Marcello Gelichi	FI(S)	SPL (Aliante)	SPL
Pietro Filippini	FI(S) (Aliante/TMG)	SPL (Aliante) SPL (TMG) Abilitazione Traino Alianti TMG FI(S) Abilitazione Acrobazia	SPL (Aliante/TMG) Abilitazione Traino Alianti TMG FI(S) Acrobazia
Dante Malquori	FI(S)	SPL (Aliante)	SPL (Aliante)
Alessandro Alessandrini	FI(S)	SPL (Aliante)	SPL (Aliante)
Angelo Franchini	FI(A)	Abilitazione Traino Alianti con Velivolo	Abilitazione Traino Alianti con Velivolo

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



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 22 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A.4 Responsabilità del personale

Le persone impiegate nell'ambito della DTO rispondono delle proprie azioni secondo la scala gerarchica rappresentata nell'organigramma.

Coloro che hanno incarichi e che prevedono specifiche responsabilità ne rispondono al RdO e, ove previsto, all'ENAC.

A 4.1 Responsabile dell'Organizzazione - RdO

E' il responsabile della certificazione e costituisce il riferimento delle Autorità, è responsabile della disciplina generale della Scuola.

E' compito del RdO elaborare il piano didattico della Scuola controllarne lo svolgimento, controllare lo standard operativo degli istruttori.

Assicura che le operazioni della DTO siano svolte in coerenza con i requisiti tecnico-operativi e con gli standard qualitativi necessari al mantenimento delle autorizzazioni.

A tale scopo il RdO:

- definisce le politiche e gli obiettivi di riferimento per l'organizzazione finalizzati all'efficienza, alla sicurezza e alla qualità delle operazioni;
- verifica, attraverso anche l'IGT, la coerenza del sistema rispetto ai requisiti tecnici, operativi e di qualità di certificazione:

A 4.2 Segreteria

Mantiene i contatti con gli Allievi per il soddisfacimento delle pratiche amministrative e per le eventuali esigenze personali non direttamente connesse all'attività didattica.

Mantiene un'accurata e completa documentazione, suddivisa in cartelle individuali, **ove possibile in formato elettronico**, riguardante gli Allievi e gli Istruttori della DTO. Mantiene la registrazione dei dati relativi ai corsi effettuati curandone la conservazione per i periodi previsti.

Cura la corrispondenza con ENAC sulle comunicazioni riguardanti i corsi.

E' responsabile dell'approvvigionamento e della distribuzione del materiale didattico agli Allievi.

A 4.3 Head of Training (HT)

L'HT ha la funzione di coordinare, organizzare, controllare la Scuola e adempiere ad ogni altro compito che l'RdO gli deleghi.

In particolare supervisiona l'addestramento in volo e la standardizzazione di tutti gli istruttori di volo.

L'HT è nominato dal RdO e può coincidere con il RdO.

Qualora il RdO non intenda nominare ed avvalersi dell' HT, i compiti dell' HT vengono interamente eseguiti dal RdO.

I suoi compiti principali sono:

- coordinare gli Istruttori durante l'effettuazione di tutte le attività addestrative;
- organizzare riunioni Istruttori per l'aggiornamento tecnico professionale;
- far rispettare il presente OM ed eventuali norme stabilite dal RdO a tutti gli allievi ed istruttori e segnalare al RdO eventuali violazioni
- elaborare, aggiornare, produrre materiale didattico;
- accogliere gli allievi che intendono iniziare un corso di pilotaggio ed assegnarli ad un istruttore;
- raccogliere e gestire i rapporti di feed-back;
- controllare che la documentazione degli allievi sia sempre tenuta in ordine (stralci volo, libretti d'istruzione)
- verificare la documentazione relativa all'intero processo addestrativo per completezza e correttezza
- riportare problematiche insorte durante l'attività didattica dei singoli istruttori e problemi particolari di apprendimento di singoli allievi.
- eseguire inoltre ogni compito che il RdO gli deleghi



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 23 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A 4.4 Istruttori di volo FI,

Sono gli Istruttori di volo (Flight Instructor), devono possedere un'abilitazione di istruttore relativa alla parte di corso da svolgere. Sono responsabili dell'organizzazione dell'addestramento pratico in volo e della correttezza della sua effettuazione, che deve rispondere ai programmi approvati.

Essi devono:

- preoccuparsi di soddisfare eventuali necessità di ordine didattico che possano rendere più produttiva la loro attività;
- coordinare l'eventuale attività di controllo di rendimento degli Allievi durante l'effettuazione dei Corsi;
- riferire del progresso dell'attività al RdO per il tramite dell' HT;
- svolgere le lezioni programmate nel rispetto dei tempi didattici previsti.
- garantire la sicurezza dei presenti alle lezioni in volo gestendo eventuali situazioni critiche e d'emergenza;
- assicurare la valutazione oggettiva negli esami nelle fasi intermedie e finali dei corsi;
- mantenere e migliorare la propria preparazione professionale nelle specifiche materie di insegnamento.

Gli FI sono direttamente responsabili dell'addestramento dell'allievo, sia nei confronti dell'allievo che di ENAC e sono responsabili affinché tutte le operazioni addestrative avvengano in condizioni di sicurezza (corretto rifornimento, weight and balance, rispetto delle limitazioni contenute nel Flight Manual, minime meteorologiche etc)

A 4.5 Istruttori di teoria

Gli istruttori di teoria per le licenze e le abilitazioni devono avere un'appropriata esperienza in campo aeronautico e devono, prima dell'incarico, dare prova della loro capacità svolgendo una lezione sugli argomenti della materia che devono insegnare.

Garantiscono il regolare svolgimento delle lezioni in aula e con le attrezzature didattiche di supporto e mezzi addestrativi, in conformità con i programmi approvati dall'autorità.

Gli Istruttori di teoria sono responsabili dell'organizzazione dell'addestramento teorico e della correttezza della sua effettuazione, che deve rispondere ai programmi approvati.

Essi devono:

- preoccuparsi di soddisfare eventuali necessità di ordine didattico che possano rendere più produttiva la loro attività;
- coordinare l'eventuale attività di controllo di rendimento degli Allievi durante l'effettuazione dei corsi;
- riferire del progresso dell'attività al RdO per il tramite dell' HT;
- segnalare qualsiasi situazione e comportamento anomalo degli allievi al RdO per il tramite dell' HT;
- garantire la sicurezza dei presenti alle lezioni in aula e su mezzi addestrativi gestendo eventuali situazioni critiche e d'emergenza;
- assicurare la valutazione oggettiva negli esami nelle fasi intermedie e finali dei corsi;
- mantenere e migliorare la propria preparazione professionale nelle specifiche materie di insegnamento.

A 4.6 Consiglio Didattico

Il Consiglio didattico è formato dal RdO, dall' HT se nominato, dall'FI più anziano e dall'FI dell'allievo sottoposto a giudizio. Si riunisce per prendere decisioni in merito allo scarso impegno o scarsa attitudine dell'allievo o in caso di sanzioni disciplinari così come previsto al A 5.1.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 24 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A 4.7 *Incaricato Gestione Tecnica - IGT*

L'IGT è delegato dal RdO, dal Presidente e dal Consiglio Direttivo ad assicurare la corretta comunicazione/trasmissione dei dati e delle informazioni necessari alla CAO per assicurare l'aeronavigabilità della flotta secondo le modalità più ampiamente descritte nella "Part B".

A 4.8 *Doveri e responsabilità della DTO*

La DTO garantisce la copertura assicurativa, contro danni ed infortuni, ai piloti e agli allievi in addestramento, per tutta la durata degli specifici corsi.

La DTO è responsabile dello svolgimento regolare dei corsi.

La DTO è responsabile della richiesta per l'approvazione da parte dell'Autorità dei programmi di addestramento.

Eventuali variazioni dei programmi devono necessariamente essere comunicate all'Autorità e da questa approvate.

A 4.9 *DTO Policy*

La sicurezza delle operazioni ha la massima priorità.

L'addestramento in volo deve essere condotto nella maniera più proficua possibile.

L'addestramento in volo deve essere basato su un programma congruo e sistematico.

L'allievo pilota deve coltivare un senso di massimo impegno finalizzato al suo inserimento nel mondo dell'aviazione.

Coordinazione tra membri di equipaggio e altre relazioni interpersonali devono essere condotte in maniera responsabile e matura in particolare attraverso l'addestramento in volo.

Lo studio e lo sviluppo di nuovi e migliori metodi di addestramento deve essere incentivato e messo in pratica il più possibile.

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

Tutti gli Allievi frequentatori della DTO sono tenuti all'osservanza delle seguenti disposizioni generali:

- gli orari delle lezioni e delle esercitazioni pratiche dovranno essere scrupolosamente osservati;
- gli Allievi sono tenuti all'osservanza di un comportamento corretto e di un abbigliamento decoroso sia presso la sede della che presso tutti i luoghi frequentati nell'ambito dell'Organizzazione AECVVT (Hotel, ristoranti, mezzi di trasporto, aeroporti, etc.);
- l'uso di bevande alcoliche è vietato durante le lezioni ed esercitazioni e nelle otto ore che le precedono;
- Non è consentito l'uso di narcotici o stupefacenti, se non a seguito di prescrizione medica e comunque fuori servizio;
- Non è consentito fumare in classe, a bordo degli aeromobili e nei locali dell'AECVVT compresi gli hangar;
- tutto il materiale didattico distribuito dalla AECVVT è in dotazione personale agli Allievi. Ciascun Allievo avrà cura del materiale ricevuto allo scopo di evitare inutili sprechi, costosi danni o situazioni di possibile pericolo;
- eventuali problemi di natura didattica vanno rappresentati dagli Allievi contestualmente all'istruttore assegnato e all' HT;
- è vietato divulgare informazioni e notizie sulla DTO che non siano quelle normalmente disponibili per il pubblico;
- per nessun motivo si potrà asportare il materiale didattico e la documentazione operativa presenti presso la DTO.

A 5.1 *Sanzioni Disciplinari*

Gli Allievi che non si attengono alle norme previste, che commettono atti di indisciplina sia a terra sia in volo, che dimostrano scarso interesse per lo svolgimento dei corsi frequentati, possono essere proposti per l'adozione di uno o più dei seguenti provvedimenti:

- richiamo orale da parte del RdO;
- richiamo scritto da parte del RdO;
- sospensione temporanea dalle missioni di volo;
- non ammissione agli esami finali;
- esonero dal corso frequentato.

Gli ultimi due provvedimenti vengono presi su decisione del Consiglio Didattico (vedi A 4.6).

Operando all'interno dell'Aero Club, oltre ai sopra esposti provvedimenti della Scuola, verrà applicato anche quanto previsto dall'art. 17 dello Statuto dell'AECVVT – Consiglio di disciplina.

Gli Allievi che durante l'addestramento in volo non completano tutti gli esercizi di una fase addestrativa non saranno ammessi all'addestramento pratico delle fasi successive.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 25 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A.6 Autorizzazione - approvazione dei voli (Aliante-TMG)

L'effettuazione dei voli addestrativi è autorizzata dall'Istruttore di volo responsabile dell'addestramento dell'allievo nel rispetto delle condizioni meteo esistenti, tenendo presente il livello di addestramento raggiunto dall'allievo.

Qualsiasi volo di addestramento potrà avere luogo solamente se le condizioni meteorologiche sono compatibili con le minime previste per il tipo di volo che deve essere effettuato.

Il primo decollo da solo pilota dell'allievo dovrà avvenire dopo autorizzazione scritta rilasciata dall'Istruttore con apposito modulo.

Dal secondo decollo da solo pilota l'autorizzazione sarà verbale.

Prima dell'effettuazione di ogni volo, dovrà essere verificato che l'allievo sia in regola con la parte amministrativa (stato del conto, visita medica in corso di validità in caso di voli solo pilota, etc)

Nessuna attività da solo pilota potrà essere svolta se non sotto la supervisione dell'istruttore in campo.

Nel caso in cui sia trascorso un intervallo di tempo superiore ai 15 giorni, prima di poter effettuare l'attività in qualità di SP l'allievo deve effettuare attività DC a discrezione dell'Istruttore.

A.7 Comando dell'aeromobile

Il Pilota Istruttore incaricato dell'addestramento o il pilota è il responsabile del volo e deve:

- assicurare che l'attività addestrativa venga svolta nel pieno rispetto delle condizioni e delle prescrizioni contenute nelle pubblicazioni aeronautiche. Allo scopo deve prevedere, nel pianificare l'attività di volo prevista, l'uso da parte dell'allievo di idonea documentazione;
- verificare, prima dello svolgimento di un volo, che l'ammontare di carburante (Velivolo e TMG) ed altri rifornimenti siano sufficienti per lo svolgimento del volo in sicurezza, tenendo conto del tipo di attività addestrativa;
- accertare, prima di iniziare il decollo, che sulla base delle informazioni disponibili le condizioni meteo, quelle della pista o dell'area di avvicinamento finale e di decollo, garantiscano il decollo e l'atterraggio in sicurezza per lo svolgimento dell'attività addestrativa ed in accordo con i minimi pubblicati;
- accertare che l'aeromobile sia in stato di aeronavigabilità;
- accertare che i documenti obbligatori, o copia di questi, siano a bordo;
- accertare che gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal tipo di missione di volo da svolgere siano regolarmente funzionanti;
- accertare che siano disponibili le carte aeronautiche ed ogni altra documentazione appropriata all'area delle operazioni; che i dati di peso e di centraggio dell'aeromobile siano tali che la missione possa essere svolta nel rispetto delle limitazioni dell'aeromobile;
- riportare sul Quaderno Tecnico di Bordo ogni difetto tecnico riscontrato ed eccedenze rispetto alle limitazioni tecniche previste nella documentazione dell'aeromobile e annotare tutti dati previsti (tempi di volo, rifornimenti, nominativi allievo ed istruttore etc.)
- Astenersi dal sorvolo di zone congestionate di città o di insediamenti o di congregazioni di persone se nel caso di un'avaria motore non possa essere effettuato un atterraggio senza causare rischi ingiustificati a persone o cose a terra;
- Astenersi dal volo in caso non sia in grado di svolgere i propri compiti per una qualunque causa, per esempio lesione, malattia, affaticamento o sotto effetto di sostanze psicoattive.

A.8 Voli Introduttivi

Potranno essere presenti a bordo di voli scuola soltanto piloti in addestramento regolarmente iscritti ai Corsi dell' DTO e personale autorizzato con funzioni di addestramento o controllo.

Durante i voli di addestramento nei quali siano previste simulazioni di manovre anormali o di emergenza, potranno prendere posto a bordo solo l'istruttore ed il pilota in addestramento.

Nel caso di voli introduttivi l'Istruttore di volo e Pilota in Comando informerà i passeggeri, tramite adeguato briefing, in merito agli equipaggiamenti di sicurezza dell'aeromobile quale il posizionamento dell'estintore, della cassetta di pronto soccorso, delle cinture di sicurezza e del loro corretto allacciamento e sulla modalità di utilizzo del paracadute.

Per quanto riguarda le procedure di emergenza verrà illustrata in particolar modo la procedura per azionare il meccanismo di sgancio della cappottina e come attuare nel minor tempo possibile l'evacuazione dell'aeromobile.

L'Istruttore e Pilota in Comando deve assicurarsi che, prima e durante il rullaggio, il decollo e l'atterraggio e quando ritenuto necessario ai fini della sicurezza, ogni passeggero a bordo occupi il suo posto assegnato e abbia le proprie cinture di sicurezza correttamente allacciate.

Ad ogni passeggero verrà comunicato il divieto di fumare in ogni fase del volo e per tutta la sua durata.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 26 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

L'Istruttore e Pilota in Comando in comando non permetterà a nessuna persona di usare dispositivi elettronici portatili (PED) che possono influenzare negativamente le prestazioni dei sistemi e degli equipaggiamenti dell'aeromobile.

A.9 Documenti dell'aeromobile

L'aeromobile impiegato usato anche per i voli di addestramento deve avere a bordo la seguente documentazione o copia di questa:

- Certificato di Immatricolazione;
- ARC / Certificato di navigabilità;
- Licenza per l'esercizio di stazione radiotelefonica;
- Nota di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
- Certificato acustico (escluso alianti)

La documentazione tecnico-operativa comprende:

- Flight Manual;
- Check List;
- Quaderno Tecnico di Bordo (QtB);

Della suddetta documentazione il FLIGHT MANUAL dello specifico aeromobile ed il Quaderno Tecnico di Bordo sono indispensabili per lo svolgimento del volo.

A.10 Accesso ai corsi

L'allievo che intende iniziare un corso per il conseguimento di uno dei titoli conseguibili dovrà presentarsi tramite la segreteria al HT il quale illustrerà il Corso, gli adempimenti amministrativi, consegnerà il materiale didattico, sosterrà un breve colloquio finalizzato alla conoscenza dell'allievo e delle sue motivazioni. Al termine in funzione delle disponibilità temporali dell'allievo, tenuto conto della equa ripartizione degli allievi per singolo Istruttore, lo assegnerà ad un istruttore. L'Istruttore assegnato sarà responsabile dell'addestramento dell'allievo.

A.11 Conservazione dei documenti

La documentazione prodotta durante il corso e riguardante l'attività di addestramento deve essere conservata nel rispetto delle norme. Il RdO, attraverso l'HT e la Segreteria, è responsabile della conservazione per almeno 3 anni di:

- valutazioni sugli allievi piloti partecipanti prima, durante e dopo il corso;
- dettagli sulle conoscenze teoriche, sulle attività di volo impartite agli allievi partecipanti;
- dati personali, (data di scadenza dei certificati medici, abilitazioni, ecc.) relativi al personale della DTO.

L'effettuazione dei corsi deve essere annotata sul libretto di volo.

I controlli periodici devono essere annotati sul libretto di volo.

La registrazione degli addestramenti pratici può essere mantenuta in forma computerizzata, ma deve essere anche conservata in forma scritta una volta completato il Corso.

La DTO deve mettere a disposizione, su richiesta dell'Autorità, la documentazione dell'addestramento e le relative relazioni entro e non oltre i 3 anni previsti dalla normativa.

In ottemperanza alla normativa sulla privacy, Articolo.5 EU RGPD, la documentazione verrà conservata per un arco di tempo non superiore al conseguimento delle finalità per le quali sono trattati dopodiché potrà anche essere distrutta.

A.12 Registrazione dei documenti dell'equipaggio (licenze e abilitazioni)

A.12.1 Titoli e qualificazioni dei membri d'equipaggio

Per ogni Istruttore di volo inserito in organigramma viene preparata una cartella, che potrà pure essere in formato elettronico, costantemente aggiornata con i titoli degli Istruttori, con un loro curriculum vitae, il certificato di idoneità medica, il certificato di iscrizione e il relativo pagamento della quota annuale.

A.12.2 Privilegi e condizioni degli Istruttori di volo

- Il "Regolamento di esecuzione UE 2020/358 del 4 marzo 2020 - Allegato III – Parte SFCL emanato da EASA riconosce la figura di: Istruttore di Volo in Aliante FI(S)
- Il "Regolamento di esecuzione UE 1178/2011 del 3 novembre 2011 emanato da EASA riconosce la figura di: Istruttore di Volo su Aeromobile a motore FI(A)
- Allegato IV (parte medica) Regolamento UE 1178/2011

Ai fini delle certificazioni mediche si applicano i requisiti relativi alla 1^a e 2^a classe e LAPL sia per il rilascio della abilitazione di istruttore di volo su aliante/aeromobile che per il mantenimento della sua validità.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 27 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

- Istruttore di volo Validità
Il titolare di un certificato FI(S) esercita i privilegi del proprio certificato se risponde alla SFCL.360.
Il titolare di un certificato FI(A) esercita i privilegi del proprio certificato se risponde alla FCL.940 FI.
- Limitazioni alle attività consentite
Periodo di restrizione FI(S): le attività consentite al titolare di un'abilitazione di istruttore di aliante sono limitate fino a che non ha effettuato almeno 15 ore di istruzione o 50 lanci in voli finalizzati al rilascio di licenza di pilota di aliante. La limitazione sarà rimossa da ENAC a seguito di una dichiarazione di idoneità redatta a cura e sotto la diretta responsabilità dell'istruttore esperto che ha effettuato la supervisione.
Restrizioni: Il neo-istruttore di volo effettuerà l'attività addestrativa sotto la supervisione di un FI(S) nominato dalla DTO e non potrà autorizzare autonomamente il primo volo da solo pilota o la prima navigazione cross country di un allievo. Avrà altresì il privilegio di impartire addestramento in tutti gli altri corsi dell'AECVVT sempre sotto la supervisione del FI(S) assegnato.
Periodo di restrizione FI(A): Come da FCL.910 FI b) c) 1).
- Attività consentite e requisiti
L'abilitazione di istruttore di volo su aliante FI(S) autorizza il titolare a svolgere attività anche remunerata di istruzione nei limiti dell'abilitazione in suo possesso ed all'interno di un centro di addestramento autorizzato da ENAC per:
 - (a) rilascio Licenza di Pilota di Aliante e TMG;
 - (b) estensione licenza SPL all'Aliante o TMG;
 - (c) abilitazione all'acrobazia basica/avanzata;
 - (d) voli di addestramento e controllo per carenza di attività e per controlli di attività minima periodica;
 - (f) addestramento nel corso per l'abilitazione ad FI(S) una volta soddisfatti i requisiti in SFCL.315 7)L'abilitazione di istruttore di volo su motore FI(A) autorizza il titolare a svolgere attività anche remunerata di istruzione, nei limiti delle abilitazioni in suo possesso, ed all'interno di un centro di addestramento autorizzato da ENAC per:
 - (a) istruzione per l'abilitazione al traino degli allievi con velivolo, se titolare della relativa abilitazione e dopo aver dimostrato la capacità di istruire per questa abilitazione ad un FI(A) qualificato come da FCL.905 f).
- Mantenimento della qualifica FI(S)
Ai fini del mantenimento della validità dell'abilitazione, l'istruttore di volo su aliante deve soddisfare i seguenti requisiti:
 - effettuare negli ultimi 3 anni 30 ore di volo o 60 lanci o decolli o atterraggi nella funzione di istruttore di volo o di esaminatore su aliante;
 - effettuare negli ultimi 3 anni un addestramento di aggiornamento per istruttori presso un'ATO, una DTO o un'autorità competente, nel corso del quale il titolare riceve un'istruzione delle conoscenze teoriche per rinfrescare e aggiornare le conoscenze pertinenti per gli istruttori di allievi; e
 - negli ultimi nove anni e in conformità alle procedure stabilite a tal fine dall'autorità competente, ha dimostrato la capacità di fornire istruzione su allievi a un FI(S) qualificato in conformità alla norma SFCL.315, lettera a), punto 7, e designato dal capo istruttore di un'ATO o di una DTO.
- Mantenimento recency metodi di lancio:
si dovranno effettuare almeno 5 lanci ogni 2 anni per ogni tipo di lancio diverso (aerotraining o lancio autonomo/SLMG) e nel caso non siano stati eseguiti si dovranno fare i lanci supplementari a doppio comando o come solisti sotto la supervisione di un FI(S).
- Mantenimento della qualifica FI(A)
Come da FCL.940 FI.

A 12.3 Documenti allievo

Ogni allievo è responsabile della cura e mantenimento in validità dei propri documenti di volo che devono essere sempre al seguito; essi sono:

- certificato medico;
- libretto di addestramento (alla fine della lezione il libretto di volo deve essere depositato e custodito in segreteria);

A 12.4 Registre e annotazioni riguardanti le licenze ed abilitazioni.

La DTO mantiene e conserva la seguente documentazione (per un periodo di almeno 3 anni nel caso degli allievi della scuola di volo), servendosi dell'adeguato organico amministrativo:

- (a) libretto di addestramento di ciascun allievo;



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 28 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

- (b) accertamenti intermedi di teoria;
- (c) notizie personali, quali scadenze del certificato medico, delle abilitazioni etc.;
- (d) dati personali (data di scadenza dei certificati medici, abilitazioni, etc.) relativi al personale della DTO.

La DTO mette a disposizione, su richiesta dell'Autorità, la documentazione sull'addestramento.

A.13 Mantenimento in esercizio (certificati medici e abilitazioni)

I membri di equipaggio in addestramento devono avere le relative licenze ed abilitazioni (se previste dal tipo di corso) in corso di validità.

Il mantenimento in corso di validità verrà assicurato, ove necessario, dall'effettuazione dell'attività minima prevista dalla normativa vigente.

Il pilota quando esercita le attività consentite dalla licenza deve portare con sé la licenza, il libretto di volo ed il certificato di idoneità medica, in corso di validità.

La DTO deve verificare la validità delle licenze prima di pianificare l'attività di volo di ciascun partecipante all'addestramento specifico.

A.14 Limiti del tempo di servizio e del tempo di volo istruttori e di volo allievi

Sia gli allievi che gli Istruttori sono soggetti a limiti di impiego sia nell'attività di impiego a terra che nell'attività di volo.

I limiti massimi prescritti per i diversi periodi temporali sono definiti dalla seguente tabella:

periodo consecutivo di	tempo di volo istruttori	tempo di volo allievi
24 ore	6 h	6 h
48 ore	10	10 h
7 giorni	25	25
30 giorni	85	85
365 giorni	900	900

A.15 Periodi di riposo istruttori di volo e allievi

È responsabilità di ogni pilota di presentarsi in buona forma fisica e mentale alla missione di volo per non vanificarne lo svolgimento.

Sia gli allievi che gli Istruttori non possono andare in volo se non hanno fruito di una interruzione minima di riposo dall'ultima attività di servizio di almeno otto ore.

I periodi di riposo devono essere programmati nell'ambito dell'attività addestrativa e devono tenere conto di quanto stabilito nella normativa ENAC vigente.

I tempi minimi di riposo per i diversi periodi temporali sono definiti dalla seguente tabella:

periodo consecutivo di	Tempo di riposo Istruttori	Tempo di riposo Allievi
7 giorni	24 ore	24 ore



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 29 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A.16 Libretto di volo dei piloti

Il Pilota in addestramento, attraverso gli stralci volo rilasciati dalla segreteria, è tenuto alla compilazione ed all'aggiornamento del libretto personale di volo, dal quale devono risultare le ore di volo totali e parziali per tipo di aeromobile e il numero di atterraggi effettuati.

L'attribuzione del tempo di volo sarà effettuata in riferimento alla SFCL.035

A.17 Piano di volo.

A 17.1 Piano di volo ATC

Per tutti i voli di addestramento è prevista la compilazione di un piano di volo ATC.

Il piano di volo ATC dovrà essere notificato all'ente del controllo del traffico aereo nella forma prevista e da esso accettata.

Il piano di volo potrà essere di tipo ridotto e notificato in frequenza secondo quanto previsto dalla normativa ATS.

Se è presente a bordo un Istruttore questi può decidere di non presentare un piano di volo nel rispetto della normativa ATS.

A 17.2 Piano di volo operativo (Flight Log)

Prima di ogni volo di trasferimento o che preveda una navigazione, il pilota/allievo dovrà compilare il piano di volo operativo (flight log) utilizzando il relativo modulo all'allegato "C".

Il piano di volo operativo dovrà sempre essere accompagnato e integrato da:

- notams;
- informazioni meteo rilevanti e necessarie;
- calcolo del carburante necessario e calcolo del carico e centraggio dell'aeromobile in accordo al Flight Manual.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 30 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A.18 Sicurezza del volo.

OGNI ATTIVITÀ DI VOLO DOVRÀ ESSERE IMPRONTATA ALLA MASSIMA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI

I voli di addestramento verranno pianificati ed eseguiti nel massimo rispetto delle norme di sicurezza del volo riportate sul Training Manual ed in base alle procedure stabilite nei relativi Flight Manual degli Aeromobili.

È opportuno ricordare che le attività addestrative sono finalizzate ad insegnare ai piloti ad evitare, finché è possibile, le situazioni critiche e a dominare quelle che non possono essere evitate.

La condizione essenziale è pertanto prevenire, con tutte le opportune azioni possibili tecniche ed operative, l'insorgere di tali situazioni.

Nel caso che si debbano proporre in volo simulazioni di situazioni critiche, queste devono essere fatte con tutta la cura per evitare che una simulazione si trasformi in una situazione realmente critica.

Opportuni suggerimenti operativi devono far parte integrale del Briefing di missioni che comportano la effettuazione di manovre anormali o la simulazione di emergenze.

Ogni eventuale problema di carattere operativo sull'impiego degli aeromobili deve essere riportato All'RdO per l'analisi e la soluzione.

Un'accurata pianificazione è alla base della buona riuscita di qualsiasi tipo di volo.

A.19 Gestione sicurezza volo

La gestione della sicurezza volo prevede:

- Attuazione di un sistema di reporting con registrazione, analisi e discussione dei report;
- Riunioni su richiesta del responsabile dell'organizzazione al fine di verificare l'andamento delle problematiche inerenti la sicurezza volo, la gestione degli inconvenienti e l'implementazione di procedure e/o addestramenti finalizzati al miglioramento della sicurezza. Al termine dovrà essere redatto verbale.

A 19.1 Safety report

- Compilazione

Al verificarsi di un evento, incidente, inconveniente grave, come descritti al punto A.20, il Pilota Istruttore o il Pilota responsabile del volo dovrà immediatamente provvedere alla compilazione del modulo "Safety Report" registrando tutti i particolari di quanto accaduto al fine di una più precisa possibile ricostruzione del fatto e di una corretta analisi di quanto avvenuto.

Tale modulo compilato dovrà immediatamente essere consegnato all' HT, che provvederà alla sua registrazione.

I report possono essere compilati anche in forma anonima.

In tutti i casi la DTO garantisce che i report non saranno usati per intraprendere azioni disciplinari verso allievi ed Istruttori.

- Registrazione

L'HT, una volta venuto in possesso del "Safety Report" dovrà provvedere alla sua numerazione in modo progressivo ed alla registrazione su un apposito registro e dovrà informare senza indugio il RdO.

Successivamente il RdO con l'HT coadiuvato dagli altri Istruttori provvederà alla analisi di quanto segnalato e registrerà nell'apposito spazio le cause dell'evento da lui individuate.

Gli stessi dovranno essere trasmessi per conoscenza all'autorità tramite il sistema di reportistica ECCAIRS nelle modalità previste dal sistema stesso.

Se l'evento fosse classificato come incidente o inconveniente grave è obbligatoria la notifica entro 60 minuti all'ANSV ai numeri: Telefono 06/82078207 Fax 06/8273672 - 06/8273822 E-mail safety.info@ansv.it

- Analisi

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

Tali azioni e provvedimenti correttivi da intraprendere verranno trascritti nell'apposito spazio sul "Safety Report" e comunicati al pilota responsabile del volo o al Pilota Istruttore che lo ha compilato.

Il successivo impiego dell'equipaggio che abbia compilato un "Safety Report" dovrà essere autorizzato dal RdO.

- Riunioni periodiche

Con cadenza semestrale o qualora ne emerga la necessità, verranno organizzate una riunione durante la quale il RdO esporrà le problematiche emerse e verranno formalizzate le azioni da intraprendere a livello di procedure, addestramento etc. al fine di ricercare un continuo miglioramento della sicurezza. Al termine dovrà essere redatto verbale



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 31 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A 19.2 Esempio di Flight Safety Report

Safety report

A/m	Data	Condimento
Allievo	Istruttore	Corso
Missione		

Fase interessata all'evento

1	A terra prima del volo
2	Messa in moto
3	Rullaggio
4	Prova motore
5	Decollo
6	Salita
7	Navigazione
8	Manovre particolari
9	Discesa
10	Avvicinamento
11	Riattaccata
12	Atterraggio
13	Rullaggio
15	Parcheggio e arresto motore
15	

Descrizione dell'evento

Il pilota _____

Cause imputabili all'evento

Il responsabile della DTO _____

Azioni e provvedimenti da intraprendere

Il responsabile della DTO _____



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 32 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A 19.3 Equipaggiamenti

Prima di andare in volo è necessario verificare che l'aeromobile sia dotato di tutti gli equipaggiamenti previsti per il tipo di attività da svolgere, ivi compresa la dotazione di manuali, cartine e documentazione indispensabile per l'effettuazione operativa del volo.

E' vietato andare in volo se anche uno degli strumenti che compongono la lista degli equipaggiamenti minimi MEL non è funzionante salvo che l'a/m non disponga di un'autorizzazione

La lista degli equipaggiamenti è quella prevista dal regolamento Reg.(EU) 965/2012 - Annex VII - Subpart D – Section 1 e Section 3

A 19.4 Ascolto radio.

Durante ogni fase del volo è necessario mantenere un attento ascolto radio al fine di ricevere istruzioni da parte dell'ATC e di seguire l'evolversi della situazione del traffico circostante.

Quando è presente a bordo un secondo apparato radio COM esso dovrà essere utilizzato dal pilota per un continuo monitoraggio della frequenza di emergenza.

A 19.5 Rischi

L'effettuazione di manovre simulate relative ad emergenze o situazioni anomale particolarmente critiche deve essere oggetto di accurato briefing da parte dell'istruttore per dare la corretta consapevolezza degli interventi da effettuare.

Questo soprattutto per minimizzare il rischio connesso con le operazioni addestrative di volo e per mantenere l'adeguato margine nei confronti di situazioni limite e critiche.

A discrezione dell'Istruttore, in tali situazioni, possono essere aggiunti "items" particolari alla check list che diano maggiori margini di sicurezza.

A.20 Evento, Incidente, Inconveniente grave

Le norme ENAC ed internazionali prevedono la notifica alle autorità competenti dell'avvenimento di incidenti e inconvenienti gravi.

Ciò per permettere la valutazione delle cause che lo hanno determinato ed introdurre, ove necessario, le opportune azioni correttive.

Un incidente può sempre accadere ed è umano che accada; è invece criminale nascondere per vergogna o timore, poiché se la causa che lo ha determinato può ripresentarsi e non è stato fatto nulla per evitarlo, la volta successiva l'evento potrebbe concludersi con gravi danni.

Pertanto sia gli Istruttori che gli allievi sono richiesti di notificare sempre al RdO della DTO ogni evento anomalo, anche se si è concluso positivamente.

A 20.1 Evento (Circolare ENAC GEN1B - rif. Decreto Legislativo n. 213/2006):

Evento (rif. Decreto Legislativo n. 213/2006):

qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave

A 20.2 Incidente (Circolare ENAC GEN1B - rif.Regolamento UE n. 996/2010)

Incidente (rif.Regolamento UE n. 996/2010):

un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:

a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di: — essere dentro l'aeromobile, oppure — venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure — essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure

b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette antiscorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 33 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure

c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

Unicamente ai fini di uniformità statistica, una lesione è considerata fatale dall'ICAO se provoca il decesso entro 30 giorni.

Per lesioni gravi l'ICAO intende un trauma dovuto ad incidente che:

- richiede ricovero ospedaliero per più di 48 ore con inizio entro il settimo giorno dal fatto; oppure:
- abbia procurato fratture ossee (con esclusione di fratture semplici alle dita delle mani e dei piedi o del setto nasale)

oppure:

- abbia comportato lacerazioni con emorragia grave o lesioni al sistema nervoso, muscolare o tendineo; oppure:
- abbia comportato lesioni ad organi interni; oppure:
- abbia comportato lesioni di secondo e di terzo grado o comunque estese a più del cinque per cento della superficie corporea.
-

Un aeromobile si intende disperso se al termine delle operazioni ufficiali di ricerca il relitto non è stato localizzato.

Rientrano quindi nella definizione ICAO, oltre ai casi di perdita totale dell'aeromobile e ogni altro grave incidente durante l'esercizio, anche le sole lesioni fisiche o ai passeggeri o ai membri dell'equipaggio o a terzi provocato dall'impiego dell'aeromobile, nonché le sole avarie o danni ad impianti o a parti strutturali dell'aeromobile che abbiano le caratteristiche elencate nella definizione stessa.

A 20.3 *Inconveniente Grave (Circolare ENAC GEN1B - rif.Regolamento UE n. 996/2010)*

Inconveniente grave (rif. Regolamento UE n. 996/2010):

inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.

Gli eventi elencati sono tipici esempi di inconvenienti che possono costituire inconvenienti gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di «inconveniente grave» (rif.Regolamento UE n. 996/2010):

- mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo o quando sarebbe stata opportuna una manovra di scampo;
- volo controllato fin quasi all'urto, evitato di misura, contro il terreno;
- decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- decollo da una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale;
- casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti;
- avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie non contenute del motore a turbina, non classificata come incidente;
- malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente l'operatività dell'aeromobile,
- inabilità fisica dell'equipaggio in volo;
- quantitativo di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota;
- incursioni in pista classificate come di gravità A ai sensi del manuale per la prevenzione delle incursioni sulla pista (ICAO doc. 9870) che contiene informazioni sulle classificazioni della gravità;
- inconvenienti in fase di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale;
- avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'inviluppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile;
- avaria di più di un impianto di un sistema ridondante obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 34 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A 20.4 *Notifica*

Dopo gli eventuali interventi immediati, l'ente ATS con cui si è in contatto deve essere informato, mediante l'uso della fraseologia radio, qualora l'incidente possa interessare la condotta del volo.

Per eventi durante il volo la cui gravità operativa o rilevanza commerciale ne richieda, a giudizio del pilota responsabile del volo o dell'Istruttore, la notifica immediata alla DTO, questa deve essere informata tempestivamente tramite gli enti ATS.

Se l'evento si verifica al suolo, la DTO deve essere sempre avvisata, se possibile con sufficiente tempestività, al fine di concordare le misure per minimizzare i disservizi.

Qualora ciò risultasse inattuabile il pilota responsabile del volo o l'Istruttore potrà risolvere la situazione di anomalità comunicando successivamente alla DTO, quanto prima possibile, i provvedimenti presi.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 35 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

NOTA

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

Il successivo impiego dell'equipaggio che abbia subito un incidente va autorizzato dal RdO.

A 20.6 *Pilota di sicurezza JAR-FCL 1.035 (e)*

Il pilota di sicurezza è un pilota qualificato ad operare come PIC sulla classe/tipo di velivolo, ed è presente a bordo allo scopo di assumere il controllo del velivolo nel caso il pilota responsabile, che possiede un certificato medico con una specifica limitazione, dovesse divenire inabile.

La persona che opera come pilota di sicurezza deve essere informato sui seguenti punti:

- nozioni fondamentali sul ruolo del pilota di sicurezza;
- attribuzione del tempo di volo come pilota di sicurezza;
- tipologia delle restrizioni mediche che impediscono ad un particolare pilota di svolgere le funzioni da solo pilota a bordo;
- funzione e responsabilità del pilota di sicurezza;
- note informative per facilitare lo svolgimento delle funzioni da parte del pilota.

E' opportuno che il titolare di una licenza con limitazioni a volare con il pilota di sicurezza al momento del rilascio o rinnovo del relativo certificato medico con la limitazione, riceva un foglio informativo con le istruzioni per la persona che svolgerà le funzioni di pilota di sicurezza.

Questo pilota svolge precise funzioni di supervisione sull'andamento delle operazioni, deve essere in possesso dei titoli necessari ed è responsabile che esse avvengano nel rispetto delle norme di separazione dagli ostacoli e dagli altri aeromobili.

I piloti che possono svolgere tali funzioni devono essere valutati e nominati dal RdO.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 36 di 62

Ed. 3 - Rev.4
01/11/2023

A.21 Procedure di emergenza e soccorso

I piloti in addestramento dovranno curare la completa conoscenza di eventuali procedure particolari da applicare in situazioni di emergenza o di soccorso oltre alle normali procedure relative all'impiego degli equipaggiamenti di emergenza e di soccorso presenti a bordo degli aeromobili e che sono dettagliatamente descritte nel FLIGHT MANUAL dell'aeromobile.

A 21.1 *Avaria motore simulata (Aeromobile monomotore - TMG)*

Nell'interesse della sicurezza e per rispettare le raccomandazioni emesse dall'ENAC, durante i voli su aeromobili monomotore saranno adottate le seguenti procedure:

- le avarie motore potranno essere simulate solo dall'Istruttore;
- la simulazione dell'avaria motore dopo il decollo con pista ancora disponibile potrà essere dimostrata solo dall'istruttore;
- la riattaccata non dovrà essere iniziata al di sotto dei 50 piedi sopra l'elevazione del campo;
- non sono consentite simulazioni di avaria motore al di sopra di aree abitate o popolate;
- durante i voli da Solo Pilota, nessun allievo potrà simulare un'avaria motore;
- gli Istruttori di volo sono esortati ad usare la prudenza durante le simulazioni di avaria motore. Dovranno essere tenuti in considerazione la vicinanza col terreno, la presenza di altro traffico, l'altitudine, le condizioni meteorologiche, il caricamento dell'aeromobile, ecc.

A 21.2 *Avaria simulata in decollo (Aliante)*

Nell'interesse della sicurezza e durante la dimostrazione dell'avaria dell'interruzione del traino durante la fase di decollo dovuta a rottura del cavo o piantata motore del traino o altro, verranno adottate le seguenti procedure:

- le avarie potranno essere simulate solo dal Pilota Istruttore;
- le avarie dovranno essere dimostrate dal Pilota Istruttore ed eseguite dall'allievo durante i voli in doppio comando ad un'altezza ritenuta idonea e sicura dall'istruttore in funzione delle capacità dell'allievo, delle condizioni atmosferiche e comunque non inferiore ai 70 mt. AGL.
- Le avarie dovranno essere dimostrate qualora le condizioni atmosferiche lo consentano esclusivamente decollando per pista 10.
- i piloti Istruttori sono esortati ad usare la prudenza durante le simulazioni di avaria. Dovranno essere tenuti in considerazione la vicinanza col terreno, la presenza di altro traffico, l'altitudine di densità, le condizioni meteorologiche, il caricamento dell'aeromobile, ecc.

A 21.3 *Procedure di emergenza (a bordo dell'aeromobile)*

Nel caso si presentino situazioni di emergenza, l'Istruttore dovrà eseguire tutte le azioni che ritiene necessarie per garantire la sicurezza. In particolare:

- in situazioni di emergenza, l'Istruttore dovrà mantenere stretto contatto radio con l'ente di controllo del traffico aereo, il Servizio di Ricerca e Soccorso e gli altri aeromobili e terrà conto delle loro istruzioni e dei loro suggerimenti;
- in caso di infrazione alle regole, alle leggi o agli standard della DTO, le stesse andranno notificate quanto prima agli enti preposti;
- in caso di emergenza, inserire il codice 7700 sul transponder, se installato, secondo le necessità.

End of DTO OM Part -A-



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 37 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 38 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AERoclub VOLOvelistico TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 39 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

PARTE TECNICA



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 40 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 41 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

B.1 Flotta

L'AECVVT è proprietario degli aeromobili normalmente impiegati per attività aeroscolastica.

Tali aeromobili, oltre ad avere l'ARC in vigore, devono poter essere impiegabili per le attività addestrative richieste.

La lista aggiornata degli aeromobili, è inserita nell'allegato "A" al presente OM

B.2 Aeronavigabilità degli aeromobili

Lo stato di aeronavigabilità degli aeromobili classificati "scuola" di cui all'allegato "A", è responsabilità delle CAO secondo i Programmi di Manutenzione da essa redatti.

B.3 Incaricato Gestione Tecnica

B.3.1 Responsabilità

L'IGT è incaricato:

- Di informare la CAO riguardo all'attività di volo svolta dagli aeromobili da essa gestiti tramite il QTB.
- Di informare le CAO di ogni evento che potrebbe portare i singoli aeromobili in condizioni di non aeronavigabilità.

B.3.2 Compiti

- a) Mantiene aggiornato l'elenco degli aeromobili utilizzati per l'attività aeroscolastica. .
- b) Definisce:
 - Contratti per gli aeromobili sotto sorveglianza tecnica con la CAO
 - Procedure di revisione paracadute.
 - Procedure di rifornimento degli aeromobili.
- c) Elabora procedure con le CAO al fine di eliminare ritardi nel fermo aeromobili in caso di inefficienze, inconvenienti o ispezioni/manutenzione.
- d) Controlla in generale il soddisfacimento dei requisiti relativi all'attività aeroscolastica. .

Ed in particolare:

- a) Controlla che i metodi di carico e centraggio degli aeromobili siano aggiornati secondo procedure standard;
- b) Controlla che i manuali di volo dei singoli aeromobili siano aggiornati secondo procedure standardizzate e concordate dove applicabile con le CAO;
- c) Instaura un sistema di rilevazione delle inefficienze/inconvenienti su QTB e cura che le copie rilevanti delle pagine del QTB vengano inviate alle CAO;
- d) Dispone il fermo dei singoli aeromobili sotto la propria gestione o in relazione a quanto comunicatogli dalle CAO;
- e) Controlla che gli aeromobili inefficienti siano chiaramente segnalati apponendo i cartelli "INEFFICIENTE AL VOLO";
- f) Emette OdL per gli aeromobili sotto la sua diretta gestione tecnica;
- g) Ratifica OdL al solo fine economico-commerciale alle ditte di manutenzione per esecuzione dei lavori di ispezione/manutenzione per gli aeromobili sotto sorveglianza CAO secondo le indicazioni della stessa;
- h) Instaura una procedura di comunicazione con il RdO, al fine di assicurarsi che tutte le variazioni che riguardano il Flight Manual incluse le variazioni di carico e bilanciamento siano positivamente osservate da allievi piloti ed istruttori;
- i) Instaura una procedura di comunicazione con il RdO al fine di assicurarsi che tutte le inefficienze e avarie riscontrate sugli aeromobili nelle fasi operative siano prontamente comunicate al IGT e al RM;
- j) Controlla il regolare flusso di informazioni sulle ore volate, per la trasmissione dei relativi dati alla CAO.

B.4 Interfaccia tra DTO e IGT

Il nodo di interfaccia tra la DTO ed il IGT è la Segreteria dell'AECVVT.

Il flusso di dati tra il RdO, l'IGT, il RM, viene gestito dalla segreteria con l'ausilio del sito web dell'AECVVT: www.voloavelalucca.it, delle mail officina@aeroclublucce.it, segreteria@voloavelalucca.it, presidenza@voloavelalucca.it e del telefono al fine di coordinare le esigenze, degli interessati.

Sarà cura dell'IGT assicurarsi che le sue direttive (fermo macchina, rifornimento velivoli, revisioni paracadute, etc) raggiungano il RdO, il RM la CAO, l'HT e gli FI.

Sarà cura dell'IGT assicurarsi che tutte le informazioni che riguardano le ore volate, il numero delle operazioni, gli eventuali incidenti, inconvenienti, inefficienze gli siano recapitate nel più breve tempo possibile.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 42 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

B.5 Interfaccia tra DTO e CAO

Le comunicazioni tra DTO, RM e CAO avvengono tramite l'IGT con l'ausilio della segreteria a cadenza settimanale per posta elettronica e telefono o secondo le modalità concordate dalle CAO.

L'IGT è responsabile dell'avvenuta comunicazione dell'attività di volo alle CAO.

B 5.1 Scadenzari

Lo scadenzario è lo strumento attraverso il quale le CAO e l'IGT gestiscono l'aeronavigabilità degli aeromobili.

B 5.2 Aggiornamento libretti di volo

Il controllo delle registrazioni riguardanti la cellula, il motore e l'elica sui rispettivi libretti, è eseguito settimanalmente dalla CAO per gli aeromobili scuola di competenza. Gli strumenti attraverso i quali vengono registrate le ore di volo dei velivoli sono l'orometro e le registrazioni sul QTB. Per gli alianti le ore vengono riportate attraverso le registrazioni sul QTB.

L'IGT mensilmente, alla chiusura del mese, verifica che i libretti degli aeromobili sotto la propria gestione tecnica siano stati aggiornati. Le registrazioni riguardanti le operazioni di ispezione/manutenzione sugli aeromobili, verranno annotate non appena avvenute a cura della CAO prima che questi siano rimessi in linea di volo.

Sarà cura del IGT acquisire i RdL, gli eventuali "Form One" e tutta la documentazione comprovante il lavoro eseguito secondo OdL ed in seguito trasmetterla alle CAO per quanto di competenza.

B.6 Impiego dell'aeromobile

Le procedure contenute in questo capitolo definiscono standard di volo della DTO validi per tutti gli aeromobili, rinviando ai Manuali di Impiego dei singoli tipi di aeromobile e al Training Manual di ogni corso per le specifiche procedure e limitazioni di utilizzazione.

Gli standard di volo, che nascono e potranno essere modificati in base alla esperienza operativa, riflettono le politiche operative della DTO. Essi si prefiggono lo scopo di raggiungere il massimo grado di sicurezza promuovendo l'applicazione ordinata ed uniforme di procedure di volo la cui costante osservanza costituisce fattore importante per il raggiungimento di tale obiettivo. Essi possono discostarsi dalle norme codificate ma solo in forma più restrittiva.

Nulla di quanto indicato negli standard di volo costituisce limitazione all'autorità del pilota nell'esercizio della propria competenza professionale e capacità di giudizio quando, in eccezionali circostanze, uno scostamento dagli standard si rendesse necessario.

B.7 Uso delle check list

Per le liste dei controlli in particolare, sono stati predisposti dei cartoncini o libretti plastificati con un formato idoneo per una facile e rapida consultazione a bordo dei vari aeromobili.

Le Check List sono strutturate in modo tale che l'allievo possa sin dall'inizio dell'addestramento prendere familiarità con la terminologia usata nelle operazioni.

B 7.1 Modalità generali di esecuzione

Il pilota legge ad alta voce la chiamata e l'azione relativa alla chiamata, eseguendo egli stesso l'azione corrispondente, se la configurazione non è in accordo con la risposta della Check List intraprenderà l'azione correttiva.

Quando la risposta della Check List è "come richiesto", la risposta del pilota rifletterà la reale configurazione dell'impianto che dovrà essere corretta qualora non corrisponda alla configurazione voluta in quella fase operativa.

Tutti gli aeromobili utilizzati per addestramento hanno in dotazione le Check List appropriate, poste in cabina di pilotaggio in ubicazioni prestabilite.

L'uso di queste Check List in dotazione è obbligatorio per i membri dell'equipaggio di condotta.

Le Check List di cui al punto precedente sono di due tipi:

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

B 7.2 Normal Procedures

Sono le procedure necessarie per il normale svolgimento del volo in modo ordinato e sicuro.

Divise in blocchi procedurali per fasi di volo, vengono svolte seguendo lo scanning standardizzato dei pannelli strumenti, eccetto quando viene richiesto diversamente dalla necessaria priorità di qualche azione.

La Normal Check List serve a verificare le azioni per ogni fase di volo, la cui omissione potrebbe compromettere il regolare svolgimento delle fasi successive.

Essa è divisa usualmente nelle seguenti parti:

- Ispezione esterna;
- Ispezione interna;
- Prima dell'avviamento (Traino TMG);



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 43 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

- Dopo l'avviamento (Traino TMG);
- Taxing;
- Prima del decollo;
- Dopo il decollo;
- Discesa;
- Procedura;
- Finale;
- Dopo atterraggio;
- Parcheggio

L'ispezione esterna-interna deve essere effettuata a cura dell'equipaggio prima di ogni volo, compresi quelli in partenza dalla base di armamento.

L'ispezione interna pre-volo può essere eseguita una sola volta prima di una serie di voli compiuti dallo stesso equipaggio.

E' tassativo:

- Utilizzare la Check List per l'effettuazione dei controlli;
- Non variare la sequenza dei controlli prevista dalle liste;
- Proseguire solamente quando si è data risposta od esecuzione ad ogni voce.

B 7.3 Limitazioni

L'impiego degli aeromobili dovrà essere conforme alle limitazioni descritte nel Flight Manual.

Durante ogni fase delle operazioni, il caricamento, la massa e il centro di gravità (CG) dell'aeromobile dovranno rispettare le limitazioni contenute nel FM.

Etichette, tabelle, markings sugli strumenti o combinazioni di essi, contenenti le limitazioni operative prescritte dal FM dovranno essere applicate e visibili.

Nelle situazioni addestrative l'DTO potrà disporre l'applicazione di limitazioni più cautelative di quelle previste dal FM, ciò per mantenere adeguati margini di sicurezza durante la simulazione di situazioni anomale o di avarie.

Per l'effettuazione dell'attività addestrativa gli aeromobili dovranno essere in regola con le attività di manutenzione programmata e le eventuali inefficienze presenti essere giudicate compatibili anche con l'attività addestrativa dall'istruttore in quanto Comandante responsabile dell'aeromobile.

B 7.4 RegISTRAZIONI e tenuta QTB

Il Quaderno Tecnico di Bordo (QTB) è il documento, nominativamente intestato a ciascun aeromobile, che ne comprova l'efficienza, ai fini della navigabilità, e ne registra i tempi di impiego secondo quanto previsto dal ENAC.

Il QTB viene stampato a cura della DTO ed è conforme a quanto stabilito dalla normativa vigente; la DTO è responsabile della tenuta ed archiviazione degli stessi.

Ogni singolo quaderno è contraddistinto dalle marche dell'aeromobile e da un numero progressivo.

Nessuna pagina può essere soppressa ma sarà annullata nella sua complessità e lasciata nel QTB.

Qualora siano necessarie cancellature, esse vanno apportate con una linea trasversale in modo che sia leggibile quanto scritto sotto di essa.

L'equipaggio di condotta, prima di intraprendere un volo, è tenuto a consultare scrupolosamente il QTB;

per la presa in consegna "PRE-VOLO" dell'aeromobile il pilota responsabile del volo o l'istruttore vi appone la propria firma.

Sarà cura dell'IGT trasmettere le copie rilevanti a intervalli regolari alla CAO, e archiviare quelle degli aeromobili per uso non aeroscolastico nell'ufficio tecnico.

Settimanalmente il MM rileva le ore volate e trasmette i dati alla Segreteria dell'AECVVT .

Gli stessi dati vengono comunicati dalla segreteria AECVVT all' IGT che aggiorna i totali sull'apposita casella del QTB.

Il QTB dell'AECVVT è composto dalle seguenti sezioni:

QTB Velivoli e TMG

- 1) L'originale (bianca) rimane attaccato al QTB.
- 2) La copia azzurra (una volta annotata l'eccettazione del velivolo) viene conservata in una apposita cassetta metallica posizionata sulla parete esterna della segreteria;
lo stesso avviene quando il pilota annota un'anomalia; in tal caso la pagina viene staccata solo dopo che la CAO vi ha annotato i provvedimenti presi;
- 3) Una copia su carta ricalcante di colore verde viene consegnata al pilota.
- 4) Una copia gialla su carta ricalcante rimane a disposizione dell'archivio della segreteria.

Per la corretta compilazione dei QTB fare riferimento al manuale delle istruzioni emesso dalla CAO che viene riportato nella prima pagina di copertina del QTB stesso (vedi allegato "B")



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 44 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

QTB Alianti

Il QTB per gli alianti è composto da più pagine in unica copia; il tutto rimane a disposizione della Segreteria e della CAO. Nelle pagine numerate vi sono riportati adeguati spazi per apporre controlli giornalieri/settimanali da parte della CAO eventuali rilievi, /provvedimenti presi firme di accettazione del velivolo da parte del pilota

B.8 Procedure d'emergenza

Sono procedure relative a possibili e prevedibili condizioni anormali e di emergenza e stabiliscono le azioni che devono essere svolte in tali situazioni.

Le Abnormal/Emergency Procedures della DTO sono basate sulle procedure di Emergenza del Flight Manual e in molti casi ne rappresentano la estensione ed il completamento, richiedendo azioni complementari a quelle basiche richieste dagli Enti di certificazione per il ripristino delle condizioni di sicurezza.

Le Abnormal/Emergency Check List, ricavate dalle procedure del Flight Manual pubblicato dal costruttore e in riferimento alle caratteristiche specifiche di impiantistica dei singoli aeromobili, costituiscono la documentazione da utilizzare in caso di necessità.

In alcune procedure sono state selezionate specifiche azioni, definite "MEMORY ITEMS", che devono essere conosciute ed eseguite a MEMORIA.

Le fasi della Normal Check List non sono di solito contenute nelle procedure anormali o di emergenza.

Qualcuna tra queste, comunque, richiede una sostanziale deviazione dalle procedure normali per il proseguimento del volo.

In questi casi le voci della Normal Check List sono state inserite, o, opportunamente adattate, nella relativa procedura. Le dizioni AFTER TAKEOFF, DESCENT, APPROACH e FINAL in una procedura anormale o di emergenza indicheranno che la Normal Check List, per quella specifica fase del volo, non dovrà essere utilizzata.

In tutti gli altri casi ove la Normal Check List non è contenuta nella procedura anormale o di emergenza, completata quest'ultima, si provvederà alla lettura della Normal Check List, quando previsto per quella specifica fase del volo.

Quando un pilota percepisce l'esistenza di una condizione anormale o di emergenza o che comunque non trovi giustificazione nella fase di volo in atto, deve immediatamente informare l'altro pilota a bordo.

Al verificarsi di tale situazione il pilota che svolge la funzione di Pilot Flying, tenendo presente che la condotta dell'aeromobile è prioritaria rispetto alle azioni correttive da intraprendere, continua in tale funzione fino a quando ritenuto opportuno dall'Istruttore nel caso che questi non sia Pilot Flying.

Tutte le indicazioni disponibili devono, per quanto possibile, essere reciprocamente confrontate, onde avere conferma del mal funzionamento dell'impianto.

Il pilota responsabile del volo o l'Istruttore sulla scorta degli elementi di giudizio a sua disposizione, valuta, inquadra l'avaria e, dopo verifica con l'altro membro di equipaggio allo scopo di identificare la corretta procedura, ne annuncia il titolo.

Appena la situazione lo consente (controllo dell'aeromobile positivamente assicurato entro i margini di sicurezza previsti) e dopo l'effettuazione delle eventuali azioni "MEMORY ITEMS", il Pilot Flying esegue la Abnormal/Emergency Check List annunciando la voce e l'azione relativa e provvedendo egli stesso ad eseguirla.

B.8.1 Comportamento in condizioni non normali

Per emergenza, come già evidenziato, si intende una situazione operativa suscettibile di porre l'aeromobile, l'equipaggio e i passeggeri in imminente pericolo se non prontamente affrontata e corretta.

A fronte di una molteplicità di possibili casi non prevedibili nei quali la valutazione della situazione di emergenza e la scelta delle azioni correttive non possono che ricadere sotto la sola discrezionalità del pilota responsabile del volo e/o dell'Istruttore, esistono condizioni anormali e di emergenza per le quali la linea di condotta è stabilita dalla documentazione tecnico - operativa.

Per queste ultime condizioni, le eventuali deviazioni dalle procedure ufficiali dovranno trovare giustificazione nella necessità di adattamento a circostanze specifiche decisa dal pilota per realizzare il massimo livello di sicurezza.

Qualsiasi pilota che dovesse rilevare una situazione non usuale o che non trovi giustificazione nella fase di volo in atto, o che altrimenti ritenesse di identificare una condizione di anomalità o di pericolo, è tenuto ad informare prontamente l'Istruttore.

L'Istruttore è tenuto a valutare tale informazione per l'adozione degli eventuali provvedimenti correttivi.

B.8.2 Gestione delle situazioni non normali

La condotta dell'aeromobile secondo una traiettoria sicura, in particolare per le fasi di decollo, salita iniziale, avvicinamento finale e atterraggio, ha la precedenza sulle azioni da intraprendere per eliminare o ridurre gli effetti dell'avaria o della situazione di emergenza in atto.

La distribuzione dei compiti in emergenza espressa nei FM copre normalmente solamente il caso in cui il pilota occupi a bordo il posto di sinistra negli aerei e quello anteriore per gli alianti, senza prendere in considerazione altre combinazioni di ruoli.

È essenziale pertanto, che l'istruttore stabilisca inequivocabilmente, prima e durante le fasi del volo, chi ha il ruolo di Pilot Flying in caso di situazioni anormali o d'emergenza reali.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 45 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

Generalmente in presenza di un'emergenza reale l'Istruttore dovrà rilevare i comandi, annunciando "I have control" e coordinare l'esecuzione della procedura.

Tuttavia l'istruttore può decidere di far agire l'allievo come Pilot Flying per la specifica fase del volo, quando ciò non risulti, a suo giudizio, in un minor grado di sicurezza.

In tal caso l'Istruttore dovrà specificare esattamente i singoli ruoli riservati ai membri di equipaggio al verificarsi dell'emergenza.

Condizione indispensabile per poter passare alla fase attiva dell'intervento correttivo, dopo la manifestazione ed il riconoscimento di una situazione di emergenza, è la sicura Identificazione del tipo di emergenza e la localizzazione dell'impianto in avaria quando trattasi di impianti o sistemi di bordo.

Il risultato del suddetto esame deve sempre essere annunciato ad alta voce dal pilota che ha rilevato l'inconveniente limitatamente a quanto obiettivamente osservato.

L'Istruttore confermerà, con un ordine positivo, dato ad alta voce ed utilizzando la fraseologia standard, la sua intenzione di dare corso alla procedura di emergenza.

Quanto detto è valido per tutti gli impianti dell'aeromobiliie la cui totale o parziale avaria possa incidere sulla sicurezza del volo, con particolare riguardo ai motori ed alle fasi di volo a bassa quota.

B.8.3 Emergency authority

Qualora si evidenzi una situazione di PERICOLO IMMEDIATO che non consenta di informare tempestivamente l'altro componente dell'equipaggio (o la situazione di pericolo comunicata non venga recepita come tale) e non si possa operare nel rispetto dei criteri di coordinazione e ripartizione dei compiti, la necessaria azione correttiva per il salvataggio dell'aeromobiliie sarà INIZIATA IMMEDIATAMENTE dal pilota che se ne sia reso conto.

L'altro pilota dovrà dare la massima assistenza sino al completamento della manovra.

B.9 Radio e radioaiuti

Gli aeromobili impiegati dalla DTO, a seconda del tipo di missione da svolgere e della loro certificazione (VFR), sono equipaggiati con idonee apparecchiature radio per le comunicazioni T/B/T e per la radionavigazione.

L'aeromobile è dotato 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.

L'apparecchiatura radio permette la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

B.10 Avarie aeromobili

Il PIC è responsabile di registrare sul QTB ogni avaria o anomalia rilevata sull'aeromobile e di notificarla il più velocemente possibile all'IGT per tramite della Segreteria. L'IGT dopo le opportune verifiche coordinerà la rimessa in servizio dell'aeromobile dopo aver ricevuto istruzioni dalla CAO.

B.11 Paracadute

I paracadute necessari per l'attività di volo con alianti sono riposti in apposito armadio situato nella Club House dell'Aeroclubi.

Il RCS controlla all'inizio dell'attività di volo settimanale la presenza e le condizioni degli stessi.

E' responsabilità dei PIC accertarsi della presenza dei paracadute a bordo degli alianti.

L'IGT conserva nell'ufficio tecnico della CAO i libretti dei singoli paracadute verificandone l'aggiornamento.

L'IGT verifica e aggiorna lo scadenziario curando l'emissione di ODL e l'invio dei paracadute a ditta certificata per riparazioni e i ripiegamenti periodici secondo vigente normativa.

I paracadute inefficienti o da revisionare verranno rimossi dall'hangar e custoditi nell'ufficio tecnico con la dicitura "inefficiente" fino a che non verranno sottoposti a revisione.

B.12 Cavi traino e piastrine

La DTO dispone di cavi con piastrina colorata per i diversi carichi di rottura.

B.13 Zavorre e bilanciamento alianti

Le zavorre che potrebbero rendersi necessarie per l'attività di volo degli alianti sono riposte sulla "Biga Vela", pronte in caso fosse necessario utilizzarle. Non prevedono nessun tipo di manutenzione.

E' responsabilità dell'allievo e dell'Istruttore verificare peso e bilanciamento ed eventualmente utilizzare le predette zavorre secondo quanto previsto dal manuale di volo

End of DTO OM Part – B



**AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO
ORGANIZATION MANUAL**

IT.DTO.027

Page 46 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

PARTE OPERATIVA



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 47 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

INTENTIONALLY BLANK



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 48 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

C.1 Prestazioni certificate aeromobili

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

La DTO potrà impiegare per l'addestramento in volo alianti, TMG e aeromobili monomotore, le cui prestazioni siano adeguate all'attività che deve essere svolta, nel rispetto della normativa nazionale e i regolamenti EU358/2020 e EU1178/2011 stabilita per il loro impiego in tutte le varie fasi di volo (decollo-salita-crociera-discesa-atterraggio-simulazione di avarie/emergenze).

Il PIC dovrà usare solamente aeroporti o aviosuperfici che siano adeguati alle operazioni dell'aeromobile impiegato.

Il PIC dovrà operare l'aeromobile solamente se le prestazioni sono adeguate ad aderire con le regole del volo applicabili e con ogni altra restrizione applicabile al volo, allo spazio aereo o gli aeroporti/avio superfici usati, tenendo in considerazione l'accuratezza delle carte e mappe usate.

E' fatto divieto utilizzare aeroporti isolati, ovvero che dispongano del primo aeroporto alternato disponibile ed operabile a più di un'ora di volo alla velocità di massima autonomia chilometrica.

L'attività aeroscolastica è consentita su tutti gli aeroporti e avio superfici dove sia possibile un decollo o atterraggio normale al peso massimo operativo, dove non vi siano ostacoli lungo la traiettoria di decollo (almeno 50ft liberi), sia disponibile una manica a vento e preferibilmente sia disponibile un servizio antincendio e un servizio di assistenza TBT.

Più specificatamente le avio superfici devono essere gestite e autorizzate da ENAC per l'attività didattica.

Durante qualsiasi fase dell'addestramento in volo deve essere posta la massima attenzione all'impiego delle tabelle, dei grafici e delle limitazioni riportate nel FM per il calcolo delle prestazioni di decollo, salita, rotta, riattaccata, atterraggio.

Particolare attenzione sarà dedicata alla determinazione delle quote minime di sicurezza in qualsiasi fase dei voli.

L'effettuazione di particolari manovre che comportino una riduzione delle prestazioni oltre i margini operativi normali e al di fuori delle situazioni previste dai programmi di addestramento dei regolamenti EU358/2020 e EU1178/2011 è vietata.

Se previsto, il PIC dovrà seguire rotte di minimo rumore, eventualmente applicando anche procedure operative se contenute nel FM, assicurando comunque che la sicurezza del volo ha priorità sulla riduzione del rumore.

C.2 Pianificazione operativa del volo

C 2.1 Generalità

La pianificazione operativa del volo deve avvenire in accordo con l'impiego prevedibile per quel tipo di velivolo.

Ciò significa che, per ogni volo dovrà essere effettuata una adeguata pianificazione considerando opportunamente la situazione meteo al decollo, in rotta ed all'atterraggio sia a destinazione che sugli alternati di rotta e di destinazione che dovranno essere scelti secondo precisi criteri di opportunità in funzione dello scenario effettivo.

Il PIC dovrà inoltre prendere in considerazione anche eventuali AIRMETS, SIGMETs e "pilot report" e continuare a rivalutare la situazione alla luce degli aggiornamenti prima e durante il volo.

Nessun elemento utile a facilitare ed ottimizzare il volo dovrà essere trascurato in fase di pianificazione, poiché una tale attività a terra renderà più fluida e meno impegnativa l'attività operativa una volta in volo.

C 2.2 Pianificazione carburante e lubrificante. (velivoli e TMG)

La quantità di combustibile e di lubrificante imbarcata (velivoli e TMG) deve essere tale da assicurare che il volo programmato possa essere portato a termine con sicurezza.

Nella quantità imbarcata deve essere compresa la riserva per fronteggiare gli imprevisti e per permettere all'aeromobile di raggiungere l'aeroporto alternato che deve essere sempre previsto.

Può essere scelto come aeroporto alternato anche l'aeroporto di partenza purché le previsioni meteorologiche ne garantiscano l'operabilità.

Nello specifico per il calcolo del combustibile e del lubrificante si deve tenere conto delle seguenti condizioni:

- condizioni meteorologiche previste;
- densità prevista del traffico aereo e ritardi dovuti al traffico stesso;
- Qualunque altra condizione che possa causare un ritardo nell'atterraggio dell'aeromobile o incrementare i consumi.

AECVVT DTO adotta la seguente fuel policy, che prevede che il quantitativo di carburante a bordo dovrà essere almeno pari alla somma di **(a)+(b)+(c)** come definiti di seguito:

a) Carburante necessario per il rullaggio (Taxi fuel)

Rappresenta una quantità standard e corrisponde al carburante consumato per l'avviamento dei motori, per il loro riscaldamento e per il rullaggio dal parcheggio fino alla soglia pista di decollo.

Questa quantità deve considerarsi completamente consumata prima del decollo.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 49 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

b) Carburante necessario per il volo (Trip fuel)

Rappresenta la quantità di carburante necessaria per volare dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione e comprende:

- Il carburante necessario al decollo e alla salita dall'elevazione dell'aeroporto fino al livello o altitudine iniziale di crociera, tenendo in considerazione la rotta di partenza prevista;
- Il carburante necessario dal punto di livellamento (top of climb) fino al punto di inizio della discesa (top of descent), inclusi i gradini in salita ed in discesa;
- Il carburante necessario dal punto di inizio della discesa (top of descent) fino al punto dove inizia la fase di avvicinamento, tenendo in considerazione la procedura di arrivo prevista;
- Il carburante necessario per condurre la fase di avvicinamento ed atterraggio all'aeroporto di destinazione.
- Durante il volo il pilota, ad intervalli regolari, deve verificare che i consumi siano in linea a quanto previsto in fase di pianificazione del carburante necessario.

c) Carburante di riserva (Reserve fuel)

Rappresenta la quantità di carburante che si suppone sia a bordo quando si calcola il peso stimato all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione. È la somma delle seguenti quantità:

- **Alternate fuel** Carburante necessario per compiere un mancato avvicinamento all'aeroporto di destinazione (questa quantità è normalmente inclusa nelle tabelle delle prestazioni di salita fornite dal costruttore dell'aeromobile), la salita dall'altitudine di mancato avvicinamento fino al livello/altitudine di crociera, la crociera dal punto di livellamento al punto di inizio discesa, la discesa, la fase di avvicinamento e di atterraggio all'aeroporto alternato. Nel caso siano richiesti due aeroporti alternati, il carburante per l'alternato deve essere sufficiente per raggiungere l'aeroporto alternato che richiede la maggior quantità di carburante e/o come descritto nel punto C 2.2
- **Riserva 30 minuti**
Carburante necessario per volare per 30' a 1500 piedi sopra aeroporto Alternato (se selezionato) o su destinazione (se senza alternato). Se si intacca questa riserva bisogna dichiarare emergenza carburante con la frase "Minimum fuel".

C 2.3 DTO Fuel policy

La quantità minima di carburante che deve essere a bordo prima di un volo è definita al punto C 2.2 del presente OM.

La DTO AECVVT adotta la politica di imbarcare comunque sempre la massima quantità di carburante possibile tenendo conto delle limitazioni di carico e centraggio e di prestazione dell'aeromobile soprattutto per i voli di allievi da solo pilota.

La DTO AECVVT adotta inoltre le seguenti procedure interne:

- Al rifornimento deve sempre presenziare personale della DTO (piloti AECVVT, meccanici di linea) al fine di garantirne quantità e qualità. In caso di rifornimento forzato in un'aeroporto diverso è responsabilità del "pilota responsabile" accertarsi che il carburante imbarcato risponda ai requisiti indicati nel Flight manual;
- Tutti i voli sono pianificati considerando di non dovere effettuare rifornimento su aeroporti esterni;
- nel caso di voli di lunga navigazione con scali su aeroporti intermedi, il rifornimento su questi aeroporti verrà pianificato a terra prima della partenza, indicando quantità e qualità;
- qualsiasi variazione sulla pianificazione iniziale verrà comunicata via telefono per ripianificare il rifornimento e/o la tratta successiva se necessario;
- Al fine di determinare la quantità di carburante consumata viene considerato il consumo orario alla potenza del 75%
- Durante il volo il consumo deve essere monitorato costantemente attraverso la verifica dei tempi di volo e la verifica degli strumenti di bordo, considerando che questi ultimi possono essere poco indicativi;
- I piloti i e quelli che effettuano attività come PIC devono essere istruiti circa le modalità e le norme di sicurezza da rispettare durante il rifornimento di carburante.

In particolare:

- Le operazioni di rifornimento non dovranno essere effettuate durante temporali di scariche elettriche;
- nessun passeggero sia a bordo;
- l'interruttore master e contatti siano in posizione off;
- il velivolo sia stato messo a massa mediante l'apposito cavo;
- Il velivolo sia sfrenato;
- nessuno fumi nelle vicinanze;
- il carburante sia del tipo autorizzato e privo di contaminanti;



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 50 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

C 2.4 Quote minime di sicurezza in rotta

Il metodo adottato da AECVVT DTO è quello stabilito e fissato dalle autorità aeronautiche dello Stato sorvolato.

Le Altitudini Minime di Sicurezza in Rotta (M.E.A.) sono pubblicate sulle carte di radionavigazione e di area terminale in accordo ai seguenti criteri:

- carte di bassa quota e carte miste di alta e bassa quota: i valori M.E.A. vengono rappresentati solo se uguali o superiori a 3100 piedi.
- carte di alta quota: i valori M.E.A. vengono rappresentati solo se uguali o superiori a 10.100 piedi.
- carte di area terminale: i valori M.E.A. vengono sempre rappresentati, qualunque sia il loro valore.

Le Altitudini Minime di Sicurezza di Griglia (M.G.A.) sono pubblicate sulle carte di radionavigazione e di area terminale.

Le Altitudini Minime di Sicurezza in Rotta (M.E.A.) si applicano entro una fascia laterale di protezione la cui larghezza è stabilita in funzione della distanza delle radioassistenze che definiscono il segmento di rotta.

I livelli di crociera ai quali si intende effettuare il volo dovranno essere specificati nel Piano di Volo e dovranno essere espressi in termini di "Livelli di Volo" (in pratica riferiti alla regolazione dell'altimetro sul QNE) se il volo si svolge al disopra dell'altitudine di transizione.

Il "Livello o Livelli di Volo" scelti per l'effettuazione del volo debbono essere compatibili con le altitudini minime di sicurezza in rotta (M.E.A.) e con la regola dei livelli semicirculari di crociera dell'Annesso 2 I.C.A.O. (vedere manuale di rotta).

Tabella 1: MDH e visibilità minima per circuitazione a vista (circling) in funzione della categoria di aeroplano

	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Visibilità meteorologica minima (m)	1500	1600	2400	3600

C 2.5 Flight Log

Per tutti i voli di trasferimento o navigazione dovrà essere utilizzato un Flight Log che riporti almeno:

- Calcoli del carburante previsto;
- Punti di sorvolo previsti;
- ETO, ATO, per ogni punto;
- Identificativi dei radioaiuti;
- MSA (quote minime di sicurezza);
- Prue previste, etc,
- Carburante previsto.

Un modello esempio di flight Log è riportato all'allegato "C" del presente OM.

C 2.6 Equipaggiamenti per la navigazione

Nessun volo può essere intrapreso se non sono perfettamente efficienti tutti gli equipaggiamenti previsti per la specifica navigazione.

C.3 Carico e centraggio

Particolare cura dovrà essere tenuta nel calcolare la posizione del baricentro rispetto ai limiti anteriore e posteriore di escursione, tenendo presente che la sua posizione influenza la controllabilità dell'aeromobile.

Per calcolare la posizione del baricentro dell'aeromobile impiegato è necessario rifarsi al Flight Manual dell'aeromobile.

Nel manuale di volo dell'a/m viene allegato il documento rilasciato dalla CAO che certifica la massa e il CG.

C 3.1 Grafico di centraggio (balance chart)

Questo documento ha il fine di determinare la posizione del baricentro dell'aeromobile in qualsiasi condizione di peso, a seconda dell'ubicazione dei passeggeri e/o del carico inerte a bordo, e di verificare il rispetto dei limiti riportati nel Flight Manual di ciascun aeromobile. Il Grafico del Centraggio deve essere compilato per ogni volo in partenza.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 51 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

C.4 Minimi meteorologici per voli con Istruttori

C.4.1 Voli VFR

I voli VFR devono essere condotti in accordo alle Regole del Volo a Vista ed in accordo alla tabella seguente.

Altitudine	Classe di spazio aereo	Visibilità in volo	Distanza dalle nubi
A livello di volo FL 100 o al di sopra	B C D E F G	8 km	Orizzontale: 1500 m Verticale: 1000 ft
Al di sotto di FL 100 e al di sopra di 3000 ft s.l.m. oppure 1000 ft dal suolo, quale dei due valori il più alto	B C D E F G	5 km	Orizzontale: 1500 m Verticale: 1000 ft
A 3000 ft s.l.m. o al di sotto o 1000 ft dal suolo, quale dei due valori il più alto	B C D E	5 km	Orizzontale: 1500 m Verticale: 1000 ft
	F G	5 km	Fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo

(1) Possono operare con una visibilità in volo inferiore a 5 km ma non inferiore a 1500 mt gli aeromobili condotti ad una IAS di 140 kt o meno;

C.5 Minimi meteorologici voli di allievi solisti e Piloti

L'Istruttore, prima di autorizzare un volo solista per un allievo dovrà accertarsi che le condizioni meteorologiche lungo tutta la rotta siano idonee e compatibili con lo stato di avanzamento istruzionale dell'allievo stesso e comunque uguali o superiori ai minimi operativi VFR applicabili

Il Pilota prima di intraprendere un volo dovrà attenersi alle medesime prescrizioni sopra riportate.

In particolare dovrà prestare cura a:

- Visibilità generale e base delle nubi lungo tutta la rotta;
- Direzione ed intensità del vento al decollo, lungo la rotta e all'atterraggio;
- Fenomeni particolari pericolosi per la navigazione (temporali, wind shear, etc.);
- Ghiaccio

In particolare:

- Il vento al traverso dovrà essere inferiore al vento ammesso dal FM dell'aeromobile;
- Le condizioni di visibilità e copertura delle nubi dovranno essere tali da precludere in ogni fase del volo la possibilità che l'allievo o il pilota incontri condizioni IMC;
- Nessun volo dovrà essere intrapreso se esiste la possibilità della presenza di fenomeni particolari pericolosi per la navigazione o condizioni come temporali o wind shear.
- Prima di iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio il pilota dovrà verificare in base alle informazioni disponibili le condizioni meteo dell'aeroporto o sito operativo, e le condizioni della pista o dell'area di avvicinamento finale e di decollo che si intende utilizzare non pregiudichino l'effettuazione dell'avvicinamento, dell'atterraggio o del mancato avvicinamento in sicurezza.
- Nessun pilota può decollare se viene rilevata la presenza di depositi ghiaccio sull'aeromobile. Nessun pilota deve iniziare intenzionalmente un volo in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio. Durante il volo vanno accuratamente evitate zone o condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio. Nel caso il pilota si trovi in zone con formazione di ghiaccio dovrà immediatamente, uscire da questa condizione cambiando livello di volo o rotta.

C.6 Procedure di Traino

Per le operazioni di traino degli alianti, i circuiti e le procedure fare riferimento al "Manuale Operativo Traino Alianti".

C.7 Piastrine Weak Link

Per le operazioni di traino degli alianti ogni cavo è dotato di piastrine con rottura a carico prefissato. Le piastrine sono di colore diverso. Prima di ogni traino l'istruttore ed il trainatore dovranno verificare l'idoneità e l'integrità delle piastrine presente sul cavo con l'aliante da trainare. Per semplificazione vicino il gancio dell'aliante viene apposta un'etichetta con il colore della piastrina idonea.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 52 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

C.8 Aree e rotte d'addestramento

L'addestramento TMG, potrà essere svolto in aree ben definite o lungo rotte che risultano da una pianificazione e da un piano di volo ATC.

Per quanto riguarda il volo a vela l'area di addestramento sarà situata al nord dell'aeroporto di Lucca senza interessare la zona lancio paracadutisti.

C.9 Rullaggi in Pista

Un aeroplano può rullare in pista nell'area di movimento soltanto se la persona ai comandi è un pilota adeguatamente qualificato o è altro soggetto designato dall'operatore in possesso di autorizzazioni previste dalla normativa aeronautica. Tale persona deve essere addestrata al rullaggio dell'aeroplano e all'uso della radio se sono richieste comunicazioni radio. Deve aver ricevuto istruzioni o conoscere la conformazione dell'aeroporto, i suoi percorsi, i segnali, alla segnaletica orizzontale, alle istruzioni per il controllo del traffico aereo, alla fraseologia e alle procedure. Deve essere in grado di conformarsi agli standard operativi richiesti per il movimento sicuro dell'aeroplano nell'aeroporto.

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

C.10.1 Il PIC non dovrà permettere che siano usati a bordo dell'aeromobile dispositivi elettronici portatili che possano disturbare e/o compromettere il funzionamento corretto dei sistemi di bordo o influire sulle prestazioni dell'aeromobile.

C.10.2 Il trasporto di merce pericolosa è vietato. Il PIC dovrà adottare tutte le ragionevoli misure per evitare il trasporto involontario di materiali/oggetti pericolosi assicurandosi di informare i passeggeri circa le tipologie ed i pericoli del trasporto di merce pericolosa.

C.11 Trasporto passeggeri

Fatto salve le norme del punto A.8, nel caso di voli introduttivi il PIC dovrà assicurarsi prima del volo di effettuare un briefing ai passeggeri trasportati circa gli equipaggiamenti e le procedure di emergenza, l'uso delle cinture di sicurezza e dei giubbetti di salvataggio se imbarcati.

Prima del rullaggio, del decollo, dell'atterraggio e di qualsiasi altra situazione che lo richieda, dovrà altresì assicurarsi che ogni passeggero occupi il posto assegnato e che abbia le cinture di sicurezza propriamente indossate.

Il PIC potrà trasportare il numero massimo di passeggeri previsto dal FM.

Ogni passeggero dovrà avere un sedile con le relative cinture di sicurezza.

C.12 Fumo a bordo

E' fatto divieto di fumare a bordo degli aeromobili dell'AECVVT.

C.13 Ghiaccio ed altri contaminanti – procedure a terra e in volo

Il PIC potrà cominciare il decollo se le superfici dell'aeromobile sono pulite da qualsiasi deposito che possa influire negativamente sulle prestazioni o sulla controllabilità del velivolo.

Il volo in condizioni di formazione di ghiaccio conosciute o previste è vietato.

Nel caso durante il volo inizi una formazione di ghiaccio sulle strutture dell'aeromobile il PIC dovrà uscire il più velocemente da questa zona, cambiando quota di volo e/o rotta, e se necessario dichiarando emergenza all'ente ATC.

Il PIC dovrà accertarsi di applicare tutte le procedure e limitazioni previste sul flight manual circa il volo in condizioni di ghiaccio conosciute o previste.

C.14 Condizioni di decollo

Prima di cominciare il decollo, il PIC dovrà verificare che, in accordo con le informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche sull'aeroporto/aviosuperficie e le condizioni della pista permettano un sicuro decollo e una sicura salita iniziale.

C.15 Gestione del carburante durante il volo

Il PIC dovrà controllare ad intervalli regolari la quantità del carburante usabile e verificare che tale quantità non sia inferiore a quella necessaria per procedere verso un aeroporto operabile e che le riserve pianificate siano almeno come richiesto al punto C.2.2.

C.16 Uso dell'ossigeno supplementare

Gli aeromobili dell'AECVVT non sono dotati di sistema di erogazione di ossigeno.

Per questo motivo il volo è consentito senza limitazioni al di sotto di 10000ft e per un massimo di 30 minuti tra i 10000ft e i 13000ft.

Il volo al di sopra di 13000ft non è consentito in nessun caso a meno di non disporre di un sistema di erogazione dell'ossigeno.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 53 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

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

- Essere a conoscenza dell'ipossia e dei rischi associati;
- Altitudine di volo prevista;
- Durata del volo;
- Condizione dei passeggeri in relazione ad altitudine di residenza, fumo, esperienze di volo ad alta quota, salute, età, disabilità e altri fattori che possono influire.

Durante il volo il PIC dovrà porre attenzione e monitorare i sintomi dell'ipossia e se verificatane la presenza valutare tempestivamente una discesa ad altitudini inferiori.

Per ulteriori approfondimenti si fa riferimento al volantino "PREVENTING HYPOXIA" scaricabile dal sito EASA.

C.17 Volo in prossimità del suolo

Il volo dovrà essere condotto sempre in accordo alle altitudini minime previste dalle regolamentazioni.

In ogni caso se il PIC dovesse trovarsi a volare involontariamente al di sotto di quote minime e/o a rischio di collisione con il terreno dovrà prendere immediatamente azioni correttive in modo da ristabilire condizioni di volo sicuro ed una adeguata separazione dal terreno.

C.18 Condizioni di atterraggio

Prima di cominciare l'avvicinamento per l'atterraggio, il PIC dovrà verificare che, in accordo con le informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche sull'aeroporto/aviosuperficie di destinazione e le condizioni della pista permettano un sicuro avvicinamento, atterraggio o riattaccata.

C.19 Volo sull'acqua

Il PIC se prevede di operare un volo che sorvoli una superficie acquosa e la costa sia oltre la distanza di planata dell'aeromobile impiegato o che il decollo o l'atterraggio sia effettuato sull'acqua e potrebbe avvenire un ammaraggio dovrà assicurarsi che siano presenti a bordo e che siano facilmente accessibili degli equipaggiamenti individuali di galleggiamento (giubbetti salvataggio) per ogni persona presente a bordo.

Un certo numero di giubbetti salvataggio sono disponibili presso la segreteria dell'AECVVT e forniti su richiesta del PIC. Nel caso il volo sia effettuato su superficie acquosa ad una distanza dalla costa di più di 30 minuti di volo (alla normale velocità di crociera) o a 50nm quale delle due è la minor distanza, il PIC dovrà determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti dell'aeromobile in caso di ammaraggio in modo da decidere il trasporto di:

- Equipaggiamento di segnalazione;
- Battello d'emergenza che possa ospitare tutte le persone a bordo;
- Dotazioni di sopravvivenza idonee per le condizioni previste

Nella valutazione dei rischi il PIC dovrà tenere in considerazione lo stato del mare, la temperatura dell'aria e dell'acqua, la distanza dalla costa idonea ad un atterraggio di emergenza e la disponibilità di un servizio di ricerca e soccorso (SAR).

C.20 Equipaggiamenti di sopravvivenza

Il PIC dovrà valutare se il volo sarà operato su zone dove la ricerca e il soccorso potrebbero essere difficoltosi e nel caso dovrà equipaggiarsi con sistemi di segnalazione e dotazioni di sopravvivenza idonei alle zone sorvolate e alle persone presenti a bordo.

C.21 Attività acrobatica con alianti

L'attività acrobatica è consentita solamente ai piloti che posseggono tale privilegio sulla licenza SPL o ai partecipanti al corso di addestramento per ottenere tali privilegi e si può effettuare esclusivamente da soli a bordo eccetto durante i voli di addestramento acrobatico dove potrà essere presente l'FI(S) titolare. Tale attività andrà esclusivamente esercitata all'interno di una zona acrobatica segnalata e attiva come da AIP/ENAV. L'aliante utilizzato dovrà essere idoneo alla attività acrobatica come previsto dal AFM e rilasciato per tale impiego dall'IGT. Sarà obbligatorio indossare il paracadute e oltre ai normali controlli prevolo bisognerà accertarsi che non vi siano oggetti liberi di muoversi all'interno dell'abitacolo. Se durante il volo dovessero venire superati i limiti operativi previsti dall'AFM (velocità, fattore di carico per esempio) o se ne abbia anche solamente il sospetto, il PIC dovrà scriverlo sul QTB e informare tempestivamente l'IGT o qualunque altra persona dello staff della DTO. E' vietato effettuare manovre acrobatiche al di sotto della quota di 500 metri di altezza (in deroga le competizioni agonistiche che potranno effettuare manovre acrobatiche sotto i 500 metri di altezza se e come previsto dai regolamenti di gara delle varie categorie di Piloti) .

End of DTO OM Part -C-



**AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO
ORGANIZATION MANUAL**

IT.DTO.027

Page 54 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

PERSONALE



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 55 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

D.1 Incaricati responsabili dello standard/competenza del personale di volo

D 1.1 Impiego Istruttori

Gli Istruttori possono essere impiegati in attività istruzionale nei limiti consentiti loro dalle abilitazioni possedute in accordo con i requisiti stabiliti dal Regolamento (UE) 2020/358 e (UE) 1178/2011.

Accertati i requisiti base, gli interessati vengono avviati, dopo un colloquio con il RdO, ad un periodo di addestramento in abbinamento con Istruttori anziani, seguito da una prova teorico - pratica di accertamento delle capacità.

La prova viene programmata e svolta sotto la direzione del RdO o da un suo incaricato.

Il superamento di detta prova è condizione indispensabile per ottenere l'abilitazione all'insegnamento per la specifica materia.

D 1.2 Responsabili Standard Istruzionale

Il RdO della DTO è responsabile del mantenimento della qualità dei risultati ottenuti dalla DTO e dello standard addestrativo.

Egli terrà riunioni intese a valutare, sotto forma anche di Audit, lo svolgimento dell'attività di addestramento.

Queste riunioni saranno tenute principalmente con gli istruttori ma ad esse periodicamente potranno intervenire anche i responsabili della manutenzione al fine di ottimizzare anche l'impiego degli aeromobili ai fini istruzionali.

D 1.3 Standardizzazione istruttori

Tutti gli istruttori della DTO dovranno essere adeguatamente standardizzati in modo da comprendere i seguenti elementi:

- consegna ed illustrazione dell'OM, Training Manual, libretti istruzione aeromobili e liste di controllo;
- illustrazione generale della attività svolta dalla DTO;
- presentazione ed illustrazione dell'organico della DTO;
- presentazione e descrizione delle procedure interne;
- descrizione della ubicazione di:
 - manuali,
 - documentazioni tecniche,
 - documentazione attività di volo,
 - documentazione istruttori,
 - documentazione allievi;
- illustrazione delle procedure di compilazione della documentazione dell'attività di volo;
- illustrazione delle procedure di compilazione dei sillabus e dei libretti delle attestazioni di volo degli allievi;
- descrizione delle caratteristiche degli aeromobili della flotta sociale;
- illustrazione delle procedure per il rifornimento carburante;
- illustrazione delle procedure per il parcheggio aeromobili;
- descrizione delle procedure ATC locali con illustrazione dell'ubicazione delle zone di lavoro abitualmente usate;
- illustrazione degli aeroporti alternati e relative procedure;
- elencazione degli aeroporti abitualmente impiegati in fase di addestramento e relative procedure ATC.

D.2 Recency FI(S) e Rinnovo e Ripristino dell'abilitazione FI(A)

Gli Istruttori di Volo FI(S) possono esercitare i privilegi della loro abilitazione FI solo se rispondono alla norma SFCL.360.

Gli Istruttori di Volo FI(A) possono esercitare i privilegi della loro abilitazione FI solo se rispondono alla norma FCL.940.FI.

D.3 Standardizzazione e aggiornamento

Almeno due volte l'anno, il RdO indirà delle riunioni di standardizzazione.

Tali riunioni sono finalizzate alla verifica della qualità professionale del lavoro di ogni istruttore e alla ricerca di metodologie che ne possano determinare un miglioramento dei risultati.

Il confronto deve essere alimentato in maniera costruttiva e con la possibilità di dare ad ogni partecipante una occasione di crescita professionale.

In concomitanza delle riunioni periodiche di standardizzazione saranno trattati argomenti riguardanti l'aggiornamento delle tecniche didattiche.

Se del caso sarà effettuata qualche conferenza con la partecipazione di esperti, particolarmente nei campi della didattica, dei fattori umani e della medicina aeronautica.

Potranno essere invitate a partecipare anche autorità dell'ENAC che possono portare un proficuo apporto su eventuali novità nell'applicazione della normativa amministrativa.

Delle riunioni verrà redatto verbale e conservato in apposito registro.



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 56 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

D.4 Controlli periodici

Il RdO potrà effettuare in maniera sporadica, oltre i previsti controlli periodici per il mantenimento delle licenze e delle abilitazioni, dei voli di controllo con gli Istruttori per verificare gli standard.

End of DTO OM Part -D-



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 57 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

ALLEGATO "A"

LISTA FLOTTA AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO

TIPO AEROMOBILE	MARCHE	TIPO UTILIZZO
Velivolo Robin Dr 400/180	I-ITAP	Turismo/Scuola (inserito in Aut-Imp)
Aliante Grob G103 Twin Astir II	I-IVVC	Turismo/Scuola (inserito in Aut-Imp)
Motoaliate Scheibe "Falke" SF25C	D-KEIJ	Turismo/Scuola (inserito in Aut-Imp)



AEROCLUB VOLOVELISTICO TOSCANO ORGANIZATION MANUAL

IT.DTO.027

Page 58 di 62

Ed. 3 - Rev. 4
01/11/2023

ALLEGATO "B"

QTB + Istruzioni Aereo / Traino e TMG . Mod. AECVVT 01-TR (Ver 0 – Rev 0)

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

- 1) Data del volo, numero QTB, tipo A/M, marche a cura del pilota se non già inserito dal servizio tecnico
- 2) Nominativo del pilota responsabile (Istruttore o Pilota)
- 3) Nominativo dell'allievo se volo scuola
- 4) Indicare il tipo di volo effettuato:
 Scuola DC: Volo scuola o addestrativo con istruttore a bordo (Doppio Comando)
 Scuola SP: Volo scuola senza istruttore a bordo (Solo Allievo)
 Turismo: Volo turistico effettuato dal pilota
 Officina: Volo Officina o differenza orametro da addebitare all'officina
- 5) Aeroporto di partenza e di arrivo, orario e orametro di Off Block e On Block, calcolo del Block Time, numero atterraggi e passeggeri a bordo
- 6) Spazio per dati bolla carburante in caso di rifornimento fuori base
- 7) Firma del pilota responsabile del volo a certificazione della corretta compilazione del QTB
- 8) Spazio per la descrizione di inefficienza rilevata in volo. In caso di anomalia riscontrata il velivolo si considera inefficiente fino al rilascio da parte del servizio tecnico. In questo caso il QTB dovrà essere consegnato immediatamente al servizio tecnico per i provvedimenti del caso.
- 9) Spazio per la descrizione di inefficienza rilevata a terra dal tecnico o dal pilota che prende in consegna il velivolo. In caso di anomalia riscontrata il velivolo si considera inefficiente fino al rilascio da parte del servizio tecnico. In questo caso il QTB dovrà essere consegnato immediatamente al servizio tecnico per i provvedimenti del caso.
- 10) Spazio per la descrizione del provvedimento preso dal tecnico per la risoluzione dell'inefficienza riscontrata
- 11) Valore orametro e data alla prima scadenza di manutenzione (A CURA DEL SERVIZIO TECNICO)
- 12) Rimanenza carburante, eventuale carburante rifornito e totale a bordo prima del volo espressa in litri (a cura del servizio tecnico o del pilota)
- 13) Quantità olio rifornita (A CURA DEL SERVIZIO TECNICO)
- 14) Tipo di manutenzione ordinaria effettuata (A CURA DEL SERVIZIO TECNICO)
NOTA: l'Ispezione settimanale coincide con l'Ispezione Pre-volo e viene eseguita dal tecnico in possesso di LMA con periodicità almeno settimanale, esempio: se l'Isp. Settimanale è eseguita il Sabato, l'ultimo giorno volabile prima dell'applicazione obbligatoria della prossima Isp. Settimanale sarà il Venerdì successivo.
- 15) Firma del tecnico che effettua il rilascio in servizio del velivolo
- 16) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato l'efficienza dell'aeromobile, di aver eseguito l'ispezione Pre-Volo, di aver verificato che peso e centraggio dell'aeromobile siano nei limiti del manuale di volo e che sia stata effettuata almeno una Isp. Settimanale negli ultimi 7 gg.

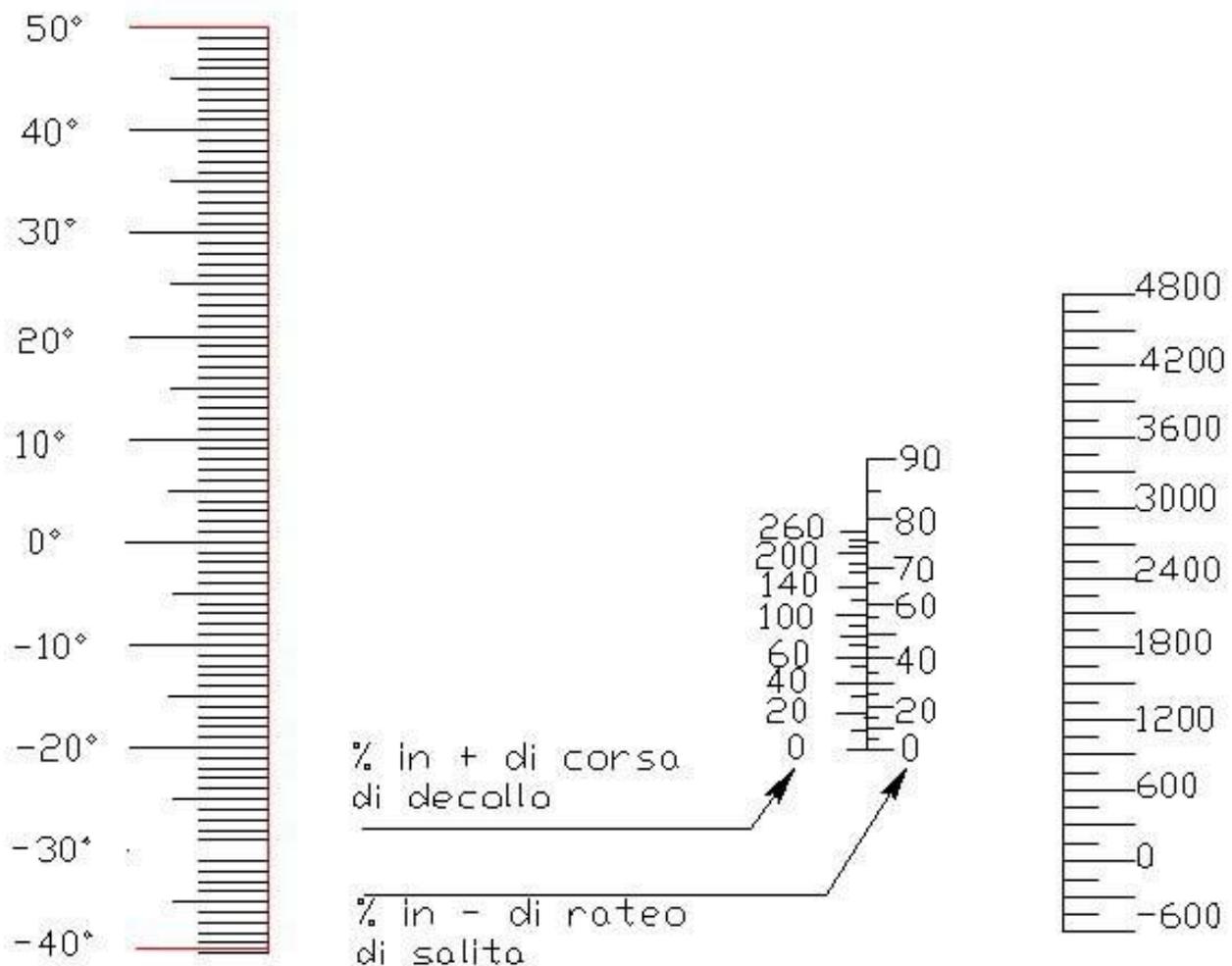
IT.MG.1041 IT.MF.0044		DATA:	Q.T.B. N.:	TIPO A/M:	MARCHE:	PAG.: 11
Nome Pilota/Istruttore:		Da:		A:	Addebitare a:	
Nome Allievo:		2° Finale:		On Block: (Ora Arrivo)	N° Bolla Carb. Litri Riforniti:	
Tipo Volo: <input type="checkbox"/> Scuola DC <input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Scuola SP <input type="checkbox"/> Officina		1° Iniziale:		Off Block: (Ora Partenza)	Firma Pilota/Istruttore:	
Differenza centesimi:		x 0,60 = Block Time in minuti		Block Time: (hh:mm)	N° Atterraggi: N° Pax:	
N° Rilievi Tecnici in Volo	N° Provvedimenti Presi	Manutenzione Ordinaria: Isp: Data: Rilascio in Servizio: <small>Certifico che il lavoro, eccetto per quanto altrimenti specificato, è stato effettuato in accordo alla Parte-M e rispetto a tale lavoro l'aeromobile è considerato pronto per la rimessione in servizio</small>				
N° Rilievi Tecnici a Terra		Orametro Prox Ispezione:	Carb. Rimasto:	Olio Rifornito:	Isp. Pre-volo	
		Data Prox Ispezione:	Carb. Rifornito:		Nome :	
			Carb. Totale:		Firma :	



ALLEGATO "E"

Diagramma altitudine e densità

Per determinare la diminuzione del rateo di salita e la lunghezza della pista necessaria al decollo in relazione alla temperatura e all'altitudine. Unire con un righello l'altitudine in feet (colonna a destra) con la temperatura (colonna a sinistra). Avremo, al centro, le percentuali da considerare in relazione alla corsa di decollo e al rateo di salita.





ALLEGATO "F"

Grafico Calcolo del Vento

Per determinare le componenti trasversali e longitudinali del vento in pista dobbiamo fissare sulla linea della direzione del vento sulla pista, l'intensità del vento. Da questo punto potremo leggere sull'asse delle ordinate (asse a detra del grafico) l'intensità del vento longitudinale (prua-coda), e sull'asse delle ascisse (asse in basso) l'intensità del vento al traverso .

