



REGOLAMENTO OPERATIVO

Aeroclub 'Gaspere Bolla' - PARMA

OPERAZIONI PRE-VOLO

1) Attività minima

Rispettare i parametri approvati da ENAC in caso di "Carenza di Attività" e adottati nel manuale operativo dell'Organizzazione Registrata Aeroclub Parma:

Soci con meno di 100 h di volo totali: **almeno un volo al mese, oppure Check con Istruttore**

Soci con più di 100 h di volo totali: **almeno un volo ogni due mesi, oppure Check con Istruttore**

Per i Soci che svolgessero attività di volo al di fuori dell'Aeroclub Parma, è necessario fornire copia delle pagine del Logbook personale attestanti l'attività, al fine di un corretto monitoraggio dell'attività corrente da parte della Segreteria.

2) Validità Licenze e abilitazioni

Prima di effettuare un volo verificare la validità della propria Licenza di volo, delle abilitazioni relative e del certificato medico.

3) Conto Volo

Per poter procedere a effettuare il volo, il credito sul Conto Volo personale deve essere positivo e pari almeno a un'ora di volo del velivolo che si intende impiegare.

4) Aeroporti non conosciuti

Prima di intraprendere un volo di navigazione verso aeroporti sui quali non vi si è mai operato prima o per destinazioni ove lo si ritenga necessario, il Pilota in comando è tenuto a **comunicare l'intenzione** al Responsabile dell'OR o ad un Istruttore di Volo, in modo tale da poter discutere delle eventuali problematiche caratterizzanti il volo.

5) Prenotazione dei velivoli

Prenotare un velivolo per il tempo di volo previsto di impiego, più 30 minuti per le procedure pre-volo (rifornamento, compilazione QTB, invio piano di volo, briefing meteo e notam).

Nel caso in cui si intendesse utilizzare i velivoli **fuori dall'orario di operatività** della Segreteria e degli Istruttori, è necessario darne notifica, anche telefonicamente, e ricevere conferma.

6) Rifornimenti carburante

Applicare la procedura prevista per il corretto e sicuro rifornimento carburante (estintore sul piazzale, cellulari OFF, cavo di massa collegato). Segnalare sull'apposito registro in hangar i rifornimenti **di benzina e olio**.

7) Rimozione barra e orientamento velivolo

Prima di salire a bordo verificare sempre che la barra di movimentazione sia correttamente rimossa e posta in un luogo visibile dall'interno del cockpit, per un'ulteriore conferma in fase di accensione.

Prima di procedere all'accensione verificare che il velivolo sia orientato in modo da non arrecare danno ad altri velivoli, con il flusso non diretto verso gli hangar o verso la zona del Bar aldilà della recinzione.

8) Rullaggio e attesa al suolo

Il rullaggio deve sempre avvenire lentamente. Limitare al minimo indispensabile la sosta al suolo con motore acceso, specialmente nella fase pre-volo, gestendo i 6-7 minuti necessari per il riscaldamento del motore per effettuare le altre operazioni di accensione, settaggio strumenti, chiamate radio e rullaggio al punto attesa.

OPERAZIONI POST-VOLO

1) Posizione di arresto del velivolo

Parcheggiare il velivolo in maniera tale da non rivolgere il flusso d'aria verso gli hangar e verso la zona del Bar aldilà della recinzione e, quando possibile, lasciare libera una via d'accesso alla stazione di rifornimento per eventuali altri aeromobili in arrivo.

2) Riordino e rilascio del velivolo

Al termine di ogni volo:

- Posizionare correttamente i vari copri-statiche e copri-Pitot nelle apposite prese
- Rimuovere tutti gli oggetti personali ed eventuali rifiuti dall'abitacolo
- Muovere il sedile in posizione massima posteriore, così da favorire la propria discesa e la salita a bordo dell'equipaggio successivo
- Allacciare le cinture di sicurezza dei sedili vuoti
- Assicurarsi di richiudere correttamente le porte

3) Hangaraggio del velivolo

Verificare se il velivolo ha terminato l'attività giornaliera: in questo caso preoccuparsi di riporlo in hangar con l'aiuto di un'altra persona che possa visualizzare le aree nascoste. Per l'ultimo volo della giornata, chiudere le porte dell'hangar e spegnere la pompa carburante.

N.B.: Assicurazione Velivoli

Tutti i velivoli sono muniti di polizza Kasko (con franchigia di 2500€ a carico del socio pilota in comando) e assicurati per rischio di responsabilità civile ed RC vettore. Esiste inoltre in favore dei trasportati una polizza infortuni in caso di morte o invalidità permanente.