

**ASSOCIAZIONE SPORTIVA GARDA EAGLE**  
**GARDA EAGLE S.S.D. a r.l.**  
**SCUOLA VOLO GARDA EAGLE (n° 400)**

*REGOLAMENTO E NORME DI COMPORTAMENTO*

Revisione 1 del 10.08.2016

Il presente documento è composto da:

- A) Regolamento
- B) Norme
- C) Conclusioni e firme
- D) Allegati

## **PREMESSA IMPORTANTE**

L'obiettivo primario di GARDA EAGLE è quello di effettuare l'attività di volo in sicurezza e prevenendo gli incidenti di volo.

Dichiarare questo obiettivo non vuole certo complicare, frustrare e limitare la gioia ed il divertimento del volo, vuole invece alimentare la passione dando la capacità ai piloti di esplorare forme di volo più emozionanti.

Per ottenere questo si deve instaurare un rapporto di mutua fiducia tra istruttori della Scuola di Volo Garda Eagle ed i piloti iscritti.

Le esperienze, soprattutto quelle negative, vanno condivise e raccontate per permettere a tutti i piloti del "gruppo" di crescere aeronauticamente, rendere più sicuro il volo di tutti e, non ultimo, accrescere l'affiatamento tra i piloti.

Questo atteggiamento necessita una etica condivisa da tutti, il rispetto delle norme possono andare da un piccolo gesto come raccogliere una cartaccia in un hangar, al rispetto delle operazioni di volo più complesse.

Tutto questo, se condiviso, farà di noi non un "mucchio" di piloti ma bensì un "Gruppo" di Piloti.

I Responsabili GE sono coinvolti direttamente nella valutazione etica dei piloti del gruppo.

Concludendo ti ringraziamo per l'impegno ad onorare questa importante premessa, e ti diamo il benvenuto, incoraggiandoti a porre domande, spunti di riflessione ed a non lasciare zone di ombra o dubbi nell'affrontare questa unica e meravigliosa avventura che è la passione del volo.

Il Presidente, il Direttore della Scuola Volo e gli Istruttori tutti.

## Indice dei contenuti

- RUOLI E COMPETENZE pag. 3
- MATERIALE ED INFRASTRUTTURE pag. 4
- NORME DI TERRA pag. 4
- OPERAZIONI DI VOLO pag. 5
- CONCLUSIONI E FIRMA pag. 8
- RICEVUTA DI PRESA VISIONE pag. 9
- ALLEGATI pag. 10

## 1. RUOLI E COMPETENZE

### 1.1. **Garda Eagle:**

- 1.1.1. competenze sulle infrastrutture del campo volo (vedi anche Materiale ed Infrastrutture”) - la competenza su norme e limiti circa l'uso delle infrastrutture dell'Aviosuperficie è dei Responsabili di GARDA EAGLE i quali daranno indicazioni scritte in bacheca su come utilizzare le infrastrutture;
- 1.1.2. competenze sui velivoli - GARDA EAGLE, è responsabile nel mantenere efficienti tutti i mezzi che ha in esercizio., L'utilizzo dei velivoli viene regolato dai Responsabili GE ed a loro discrezione quando ritengono un velivolo non idoneo alla attività di volo possono denominarlo non-operativo (OFF);
- 1.1.3. relazioni tecnico organizzative con il Gestore - sull'Aviosuperficie EROMA è presente il Gestore, è una risorsa importante per il regolare svolgere della attività di volo. Il Responsabili di GE sono gli unici interlocutori con il Gestore;

### 1.2. **Il Gestore:**

- 1.2.1. competenze sulle infrastrutture del campo volo - il Gestore ha accesso alle infrastrutture del campo in modo da potere coadiuvare il regolare svolgimento della attività di volo;
- 1.2.2. competenze sui velivoli - il Gestore riceve tempestive indicazioni sulla preparazione, movimento e rifornimento dei velivoli;
- 1.2.3. relazioni tecnico organizzative con i Responsabili GE - Il Presidente della GE è il referente primario per il Gestore, quindi riceverà settimanalmente la pianificazione della attività di volo dove si ritiene necessaria la presenza del Gestore;
- 1.2.4. rapporti Gestore / Piloti - I rapporti con il Gestore devono essere improntati sulla collaborazione e cortesia. Il Gestore aiuta i piloti nella loro attività di volo unicamente dopo il coordinamento con lo staff GE.

### 1.3. **I Piloti tesserati:**

- 1.3.1. i piloti, in regola con il tesseramento, sono tenuti a rispettare il presente documento che, una volta letto e compreso, saranno invitati a firmare;
- 1.3.2. i piloti rispetteranno le norme e procedure, come da addestramento ricevuto, applicandole sempre nelle fasi a terra ed in volo;
- 1.3.3. i piloti nella pianificazione e svolgimento delle missioni volo potranno utilizzare il materiale a loro dedicato nella “casetta” piloti (cartine VFR, computer, cancelleria, impianto DVD) solo dopo un coordinamento con lo Staff GE;
- 1.3.4. i piloti sono richiesti di compilare correttamente lo “stralcio volo” ed il Q.T.B. (quaderno tecnico di bordo) e “Foglio di Presa in Consegna Velivolo”;
- 1.3.5. i piloti sono pregati di tenere un atteggiamento di collaborazione con i Responsabili di GE in modo di sviluppare e migliorare tutto quello che gravita intorno alla attività di volo;
- 1.3.6. i piloti hanno il dovere di istruire eventuali visitatori dell'Aviosuperficie, soprattutto se loro ospiti, su quanto riguarda le procedure di terra e volo in uso ad Eroma. Inoltre gli stessi soci dovranno segnalare agli Istruttori GE eventuali riporti di attività di volo non conforme alle norme locali, poste in essere da piloti estranei alla Garda Eagle, ma anche compilare dei report di sicurezza del volo(ASR – Air Safety Report) con oggetto eventi di pericolo che li hanno coinvolti.

## 2. MATERIALE ED INFRASTRUTTURE

### 2.1. **Il Materiale di proprietà di GE o in disponibilità a GE è:**

- 2.1.1. Apparecchio VDS, matricola I - 8366;
- 2.1.2. Apparecchio VDS, matricola I - A884;
- 2.1.3. Apparecchio VDS, matricola I - C491;
- 2.1.4. Autoveicolo TATA e Botte per la benzina

## **2.2. Cura del materiale ed infrastrutture:**

- 2.2.1. Ogni pilota tesserato GE è tenuto ad avere cura dei materiali ed infrastrutture come **“se fossero propri”**. Gli stessi soci sono tenuti a riportare immediatamente eventuali inefficienze riscontrate.

## **3. NORME DI TERRA**

### **3.1. Comportamento alla guida in auto nei pressi dell’Agriturismo Eroma:**

- 3.1.1. l’andatura in avvicinamento ed allontanamento dalla Aviosuperficie deve essere adeguata alle ridotte dimensioni della strada. Da considerare anche il numero significativo di pedoni nell’area di parcheggio adibita al ristorante.
- 3.1.2. la zona dedicata al parcheggio di auto e moto è quella che si trova a sinistra dopo il primo ingresso. Essa è la stessa dedicata all’agriturismo/ristorante. Si è deciso di limitare l’accesso alla zona “operativa” (hangar e casetta piloti) questo per non interferire alle operazioni di terra dei velivoli e dei pedoni, ospiti dell’Agriturismo Eroma che godono della zona-maneggio e relax. Solo alcuni slot di parcheggio saranno dedicati allo staff GE nella zona operativa
- 3.1.3. Utilizzo dei locali hangar e casetta, modalità e responsabilità - I soci possono liberamente impegnare i locali hangar e casetta piloti durante le operazioni connesse alla attività di volo. I soci avranno cura delle infrastrutture e degli utensili. Il Presidente della GE monitorizzerà, coadiuvato dal Direttore Scuola, lo stato dei locali, degli strumenti messi a disposizione ai soci piloti.

## **4. OPERAZIONI DI VOLO**

### **4.1. Norme Generali:**

- 4.1.1. Applicabilità - Solo il pilota con i requisiti associativi soddisfatti e titolo aeronautico valido potrà effettuare attività di volo usufruendo della supervisione degli Istruttori GE.
- 4.1.2. Prenotazione del volo - La prenotazione del volo da parte del pilota associato avviene attraverso il contatto telefonico o via mail con il Presidente della Scuola Volo GE. Un sostituto al Presidente, se necessario per garantirne la continuità, sarà indicato dallo stesso Presidente.
- 4.1.3. Il coordinatore delle operazioni di terra, sarà indicato dallo Staff GE. Lo stesso sarà presente alcuni giorni della settimana sul campo per coadiuvare le operazioni a terra e quelle di volo. Essendo lo stesso un Istruttore Pilota ha la autorità, quando presente, di decidere sulla attività di volo se non giudica soddisfatti i principi di Sicurezza Volo. Invece il controllo dei documenti velivoli e personale (Attestato di Volo) sono del Pilota Associato.

### **4.2. Norme per il Pilota Associato:**

- 4.2.1. Movimentazione dei velivoli da e per l’Hangar - Il Pilota Associato esegue queste manovre ponendo la massima attenzione e considerando che diventa così diretto responsabile per eventuali danni durante le operazioni di spostamento velivolo. Se all’atterraggio in sede non fosse possibile “hangarare” il velivolo, il pilota associato lascerà il velivolo posizionato nella zona laterale all’ hangar, con la protezione pitot inserita e lasciando le chiavi-velivolo nella “casetta” piloti.
- 4.2.2. stazionamento del velivolo fuori sede - Il Pilota Associato è responsabile delle buone condizioni del velivolo durante il night-stop fuori dalla sede principale, Eroma. Il velivolo dovrà essere ancorato (in alternativa freno parcheggio inserito), il tettuccio protetto da apposita copertura e protezione pitot inserita.
- 4.2.3. riifornimento dei velivoli - il rifornimento velivolo dovrà essere effettuato con estintore nei pressi del velivolo, presa statica inserita e filtro separatore di acqua. Il tipo di carburante sarà obbligatoriamente quello indicato dal manuale di volo Rotax Engine type 912.
- 4.2.4. rispetto delle limitazioni velivolo e riporto delle eccedenze (overG, birdstrike, collisioni a terra) - è responsabilità dei soci piloti conoscere le limitazioni operative; è considerata indisciplina GRAVE il non riportare sul documento QTB e comunicare

eventuali eccedenze alle limitazioni velivolo, impatto con volatili o collisioni con ostacoli.

- 4.2.5. fermo della attività di volo - se un Pilota Associato non effettua attività di volo con velivoli delle GE da più di 45 giorni sarà obbligatorio effettuare una ripresa di volo con IP della durata minima 30 minuti o maggiore se valutato indispensabile dallo stesso IP.
- 4.2.6. Eventi di Pericolo - è obbligo amministrativo e morale per il Pilota Associato compilare il modulo "Eventi di Pericolo", anche in forma anonima. Una volta compilato il report sarà depositato nella apposita box presente nell'hangar ed all'esterno della "casetta piloti". La mancanza di "eventi di pericolo" NON è un indicatore di conseguente buon livello di sicurezza dell'attività di volo. Sarà cura degli Istruttori Piloti agire con misure correttive nel caso questo fenomeno accada.
- 4.2.7. pulizia dei velivoli - alla fine del volo, oppure al rientro in sede dopo fuori sede, il Pilota Associato dovrà curarsi della pulizia velivolo ponendo attenzione all'uso dei prodotti adeguati, questo per non danneggiare il velivolo stesso. La pulizia comprende: lavaggio bordo di entrata semiali, lavaggio bordo entrata piano di coda, lavaggio carenature ruote, lavaggio musetto parte inferiore anteriore, lavaggio tettuccio.
- 4.2.8. Preparazione e Pianificazione di un Mix-volo - pianificazione di un volo - ai Piloti Associati è richiesto una cura adeguata nella scelta del percorso da seguire nel volo. Ci sono 3 fattori principali che devono essere sempre presenti nella pianificazione. Questi sono: il fattore Meteorologico, quello orografico e quello delle informazioni circa l'aeroporto di destinazione e degli alternati. Infine il Pilota Associato è responsabile del controllo dei documenti velivolo (devono essere a bordo) e del proprio Attestato di Volo.
- 4.2.9. compilazione dello stralcio voli - i tempi di volo vanno riportati sullo Stralcio Voli. Il Pilota Associato è l'unico responsabile (non delega) della corretta compilazione dello stralcio. Lo stesso va compilato senza ritardo.
- 4.2.10. compilazione del Quaderno Tecnico di Bordo (Q.T.B.) - il QTB è forse il documento più importante del velivolo. Il Pilota Associato dovrà riportare nel QTB oltre ai tempi di volo, anche il rifornimento di carburante ed eventuali anomalie riscontrate nei controlli pre-volo oppure durante il volo.
- 4.2.11. procedura di avviamento - prima di mettere in moto posizionare il velivolo fuori dall'hangar. La massima attenzione deve essere posta al momento dello START, facendo precedere il momento di azionamento dell'elica dalla chiamata ad alta voce "VIA DALL'ELICA".
- 4.2.12. procedura di rullaggio e piazzola prova motore - la posizione della prova motore è quella definita dall'aeroplano fermo al traverso, fuori dalla pista, del QFU in uso.
- 4.2.13. circuito di traffico - in allegato, lo specifico del percorso al suolo del circuito di traffico. Riassumendo si ricorda che il circuito di volo è solo a nord del campo, che la pista per il decollo è preferenzialmente la 14 e quella per l'atterraggio la 32 (vedi allegato A).
- 4.2.14. gestione velivoli fuori sede (valido solo per la stagione 20XX) - vedi anche Operazioni di Volo (prenotazione del volo e stazionamento del velivolo fuori sede). Al Pilota associato che tiene un velivolo fuori sede per la notti di Venerdì e/o Sabato e/o Domenica sarà conteggiato in aggiunta al tempo volato (orometro) due (2) ore per notte.
- 4.2.15. rapporto degli eventi di pericolo - è dovere MORALE di ogni associato pilota condividere le proprie esperienze di volo specialmente quelle che avrebbero potuto sfociare in un potenziale incidente. In queste esperienze ricadono anche un avvenuto superamento dei limiti velivolo, l'effettuare manovre accentuate non avendone le qualifiche; mettere a disposizione degli altri piloti queste esperienze genera una cultura della sicurezza volo che agisce a protezione del nostro gruppo piloti se non in modo goliardico (es: bottiglia di vino o salsicce varie)
- 4.2.16. uso del fumogeno - l'uso del fumogeno ai Soci Piloti è severamente vietato.
- 4.2.17. Qualifiche dei Piloti Associati - I soci Piloti non effettueranno manovre non preventivamente analizzate e visionate dagli Istruttori della GE. In queste è previsto anche l'atterraggio e decolli da piste inferiori ai 400 mt.

### **CONCLUSIONI**

***L'inosservanza delle norme contenute in questo documento comporterà l'adozione, da parte del Presidente GE in accordo con il Direttore Scuola Volo, delle azioni ritenute necessarie. .***

***Per il Socio Pilota che spontaneamente riporterà agli Istruttori gli eventi di cui sopra le azioni non verranno applicate***

***Nel caso di colpa grave del socio Pilota, a giudizio del Presidente GE, sentito il parere dell'organo Direttivo, si potrà stabilire l'allontanamento del socio pilota addebitandogli gli eventuali danni.***

***In caso di allontanamento del socio Pilota, possessore di una quota-ore, saranno conteggiate le ore già volate al valore di listino, gli eventuali danni, ed entro 90 giorni, restituita la differenza.***

***Il presente documento ha efficacia immediata.***

Firma il Presidente GE: \_\_\_\_\_

Per presa visione e ricezione copia: *Regolamento e Norme di comportamento GARDA EAGLE*

Io sottoscritto \_\_\_\_\_

### **DICHIARO**

di avere letto e compreso il contenuto del documento in oggetto e di dividerne l'intero contenuto.

Data \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Firma il Socio Pilota: \_\_\_\_\_

Firma il Presidente GE: \_\_\_\_\_