



CLUB ULTRALEGGERI

Ali di Classe

**Aviosuperficie "Ennio Tarantola"
Gruppo di volo "Gianfranco Ceccarelli"**

Viale dei Lombardi, 56
48020 Lido di Classe (RA)
Tel. e Fax 0544/927246

www.alidiclasse.it - info@alidiclasse.info

REGOLAMENTO

Rev. 04/2011

INDICE

1. Iscrizione al Club	3
2. Attività sociali	3
3. La Scuola di Volo.....	3
3.1 Attività di volo D.C.	3
4. I Soci Piloti.....	4
5. Attività di volo	4
5.1 Norme operative per l'uso dei mezzi	4
5.2 Divieti	5
5.3 Sanzioni	5
6. Prenotazione degli aerei	5
7. Noleggio giornaliero esclusivo.....	5
8. Hangaraggi	5
9. Addetto alla manutenzione	6
10. Assicurazioni.....	6
11. Comunicazioni	6

"Il volo è un premio concesso solo a chi nutre profondo rispetto per sé stesso e per il mezzo che usa"

1. Iscrizione al Club

1. Possono aderire al Club ultraleggeri “Ali di Classe” tutti i cittadini italiani o stranieri in possesso dell’Attestato per il volo da diporto o sportivo con apparecchi provvisti di motore rilasciato dall’Aeroclub d’Italia in regolare corso di validità o coloro che intendono conseguirlo e che quindi si iscrivono parallelamente al corso di addestramento della Scuola VDS.
2. Gli interessati dovranno compilare una domanda indirizzata al Presidente.
3. Al Consiglio Direttivo è riservato l’insindacabile giudizio di accettazione.
4. All’accettazione della domanda, il Socio verserà la quota associativa il cui ammontare sarà determinato annualmente dal Consiglio, gli verrà rilasciata una tessera della durata di anni solari uno, rinnovabile a richiesta dell’interessato.
5. È facoltà del Consiglio ridurre o frazionare per mesi l’entità della quota associativa d’ingresso per coloro che chiederanno l’iscrizione dopo il sesto mese dell’anno.
6. A coloro per i quali esistano giustificati motivi che precludano l’iscrizione per l’intero anno, è data facoltà di richiedere al Presidente l’adesione per periodi limitati. Gli verrà rilasciata, previo il possesso dei requisiti necessari ed il versamento della quota stabilita dal Consiglio per il caso specifico, una tessera che gli darà diritto ad usufruire, per il periodo stabilito, di tutte le strutture ed impianti del Club.
7. Per i proprietari di velivoli, da tale diritto temporaneo è escluso il ricovero del mezzo.

2. Attività sociali

1. Sull’Aviosuperficie “Ali di Classe” è consentita l’attività a tutti i Soci piloti del Club “Ali di Classe”, sia che dispongano di un velivolo di proprietà, sia che usufruiscano dei mezzi dell’Associazione, sia che frequentino la Scuola di Volo.
2. I Soci Piloti che utilizzeranno i velivoli del Club pagheranno la tariffa ora-volo come da tariffario, approvato dal Consiglio, esposto in bacheca. Potranno essere operanti particolari condizioni per incentivare le attività di volo, quali: sconti per lunghe tratte, pacchetti ore volo, ecc..
3. Le responsabilità riguardanti le operazioni al suolo e la condotta dei voli sono legate esclusivamente al Socio Pilota come previsto espressamente dall’Art. 3 DPR 133/2010 (Responsabilità per la condotta dei voli).
4. L’attività di volo sarà condotta nel pieno rispetto delle Leggi e Normative in vigore, di cui l’Associato deve essere a perfetta conoscenza (Legge 25 marzo 1985 n. 106, Allegato Tecnico annesso, Nuovo Regolamento di attuazione della suddetta Legge DPR 09 Luglio 2010, n. 133, e successive modificazioni).
5. Al Consiglio è concessa la facoltà di autorizzare l’uso dell’Aviosuperficie a piloti muniti di velivolo di proprietà anche se non soci, purché la loro attività risulti sporadica o temporanea, oppure rivesta carattere di manifestazione o dimostrazione.
6. Quanto sopra detto previo il possesso, da parte del Pilota ospite, di tutti i requisiti previsti dalle norme vigenti.

L’Aviosuperficie “Ali di Classe” è omologata da ENAC come ANPSE (Aviosuperficie non in pendenza segnalata) e quindi aperta anche al traffico dell’Aviazione Generale (aeromobili da turismo). Le attività di Aviazione Generale saranno svolte in accordo col gestore e nel totale rispetto delle Normative che regolano l’uso delle Aviosuperfici.

3. La Scuola di Volo

1. Il Club “Ali di Classe”, Ente Aggregato all’Aero Club d’Italia, è titolare dell’omonima Scuola di volo certificata Ae.C.I. VDS/VM (Volo da diporto o sportivo, a motore) n° 25.
2. La Scuola, organizzata a norma delle disposizioni Ae.C.I. vigenti, ha un proprio personale (Direttore della Scuola, Istruttori, Addetto Sicurezza volo), un proprio regolamento operativo e propri programmi didattici, approvati dall’Aero Club d’Italia.
3. Il suo obiettivo è l’organizzazione dei corsi VDS autorizzati dall’Aero Club d’Italia volti al conseguimento dell’Attestato VDS./VM, classe “Ala fissa/multiassi”.

3.1 Attività di volo D.C.

1. La Scuola ha il compito, inoltre, di gestire tutte le attività di volo D.C. (doppio comando, con Istruttore) necessarie al mantenimento del più alto standard di sicurezza del volo.
2. Le attività a D.C. sono espletate attraverso: riprese voli, abilitazioni di tipo, addestramento avanzato.
3. Le **riprese voli** consistono in missioni a D.C. finalizzate alla verifica ed al ripristino delle abilità e capacità necessarie alla ripresa dei voli come responsabile ai comandi, dopo un periodo di inattività superiore a quanto previsto da questo regolamento (2 mesi) o quando ciò sia ritenuto necessario dal Direttivo del Club o dal Pilota stesso. La quantificazione dei voli di ripresa è ad assoluta discrezione della Scuola di volo.
4. Le **abilitazioni di tipo** consistono in un breve corso-macchina e nell’attività di volo a D.C. necessaria alla completa conoscenza teorico-pratica di un nuovo velivolo in dotazione al Club. La quantificazione dei voli di ripresa è ad assoluta discrezione della Scuola di volo, fermo restando un’attività minima obbligatoria di 2 (due) ore a D.C. quando si passi da una macchina basica (tipo P92 Classic de luxe 100 HP) ad una più avanzata (P92 super 100 HP o P2002 Sierra 100 HP).
5. L’**addestramento avanzato** è rivolto in maniera particolare ai Piloti che si preparano all’esame per conseguire l’abilitazione al trasporto passeggero. E’ rivolto altresì a tutti i soci già in possesso di tale abilitazione che intendano perfezionare le proprie capacità attraverso un utilizzo approfondito della macchina, affrontando problematiche relative alla gestione delle emergenze, all’utilizzo di tecniche di atterraggio e decollo da campi corti, a manovre per il perfezionamento della coordinazione, ecc.
6. I mezzi prevalentemente utilizzati per i Corsi VDS sono i P92 Classic de luxe 100 HP., ma tutti i velivoli del Club sono utilizzabili dalla Scuola, per l’espletamento delle sue molteplici funzioni.

7. È fondamentale che la Scuola, per le proprie necessità, possa disporre sempre di almeno un velivolo P92 Classic de luxe.

8. La prenotazione di tale tipo di velivolo da parte dei soci, va quindi sempre coordinata col personale della Scuola.

4. I Soci Piloti

1. Fanno parte del Club Ali di Classe i soci Piloti che utilizzano i velivoli dell'Associazione e Soci Piloti proprietari di velivolo. I primi sono la netta maggioranza e si dividono in due categorie:

a) **Soci Piloti con abilitazione monoposto.**

Questi sono i neo-piloti, freschi di Attestato e con una minima esperienza di volo. La loro attività, dovendo essere svolta esclusivamente come solisti fino al raggiungimento delle 30 ore previste come requisito per l'esame biposto, sarà seguita e monitorata dalla Scuola, la quale fornirà ancora assistenza, consiglio e controllo da terra secondo le necessità. Qualche missione a D.C. potrà effettuarsi, in accordo e su richiesta del neo-Pilota, per la preparazione all'esame biposto. Solo L'istruttore potrà aver titolo per volare, nel posto di destra, con un pilota monoposto.

b) **Soci Piloti con abilitazione biposto.**

Sono i Piloti che avendo raggiunto la "maturità" hanno la totale autonomia di gestione della propria attività.

2. I secondi sono i **Soci proprietari di velivolo**, i quali dispongono di un posto-hangar per il proprio mezzo, e per il quale versano un canone di locazione mensile.

5. Attività di volo

1. Tutti i soci Piloti, senza differenza alcuna, sono tenuti al rigoroso rispetto delle norme e dei divieti di seguito esposti.

5.1 Norme operative per l'uso dei mezzi

1. Assicurarsi che il proprio Attestato VDS sia in corso di validità.

2. Accertarsi che l'ultimo volo non risalga a più di 2 mesi addietro. Relativamente alle macchine avanzate (P92 Super e P2002 Sierra) l'ultimo volo deve essersi svolto nei 2 mesi precedenti sul velivolo specifico che si intende utilizzare.

3. Assicurarsi di avere l'adeguata copertura economica nel proprio conto voli.

4. Accedere alle strutture dell'aviosuperficie utilizzando le chiavi della sbarra e della Club House in proprio possesso. Nel casellario postale il socio troverà le chiavi di accesso all'hangar e alla pompa di rifornimento.

5. Nel caso si voglia intraprendere un volo di trasferimento, o comunque fuori zona, segnalare sull'apposita lavagna, esterna alla Club House, i dati relativi al volo, completando tutti gli spazi previsti.

6. Aprire l'hangar, controllare lo stralcio voli di bordo, prendendo visione dei voli effettuati e di eventuali inefficienze segnalate da piloti precedenti. Fornirsi della chiave, che per ragioni di sicurezza è custodita nell'apposita cassetta, dove andrà riposta al termine delle operazioni.

7. Annotare sullo stralcio volo l'indicazione dell'orometro. Nella prima messa in moto della giornata sono previsti 5 minuti di riscaldamento motore, che non vanno quindi conteggiati nel 1° volo.

8. **ATTENZIONE:** a bassissime temperature esterne, 5' di riscaldamento possono risultare insufficienti. Non decollare

MAI con la temperatura dell'olio inferiore ai 50°C. In tal caso il pilota annoterà i minuti che riterrà necessari.

9. Dopo aver aperto completamente le porte scorrevoli, disinserire il freno della piattaforma e estrarre l'apparecchio con la massima attenzione. Frenare nuovamente la piattaforma allineandola con le rampe di discesa in cemento.

10. Effettuare i **controlli** sulla macchina in modo scrupoloso (possono essere effettuati anche dentro l'hangar), partendo dal controllo del motore e poi della cellula, come da check-list. Se i controlli hanno avuto esito positivo, apporre l'OK e la firma nell'apposita casella dello stralcio. Se vengono riscontrate anomalie che pregiudicano il volo, esse vanno segnalate sullo stralcio e comunicate all'addetto alla manutenzione o a un componente del Direttivo, il velivolo va riposto in hangar e segnalato come "inefficiente" in modo visibile.

11. Se necessario il **rifornimento** del carburante, procedere nel modo seguente: **posizionare il velivolo nel piazzale rifornimento e orientarlo, spostandolo a mano**, col muso verso la pompa. Collegare i cavi di messa a terra al velivolo (allo scarico del motore o altra parte metallica). Procedere al rifornimento annotando l'operazione e firmando in modo leggibile nell'apposito registro. Richiudere il vano pompa carburante.

12. Il Socio pilota che si trova da solo sul campo e che intende andare in volo fuori zona non deve lasciare i locali sociali aperti ed incustoditi. Deve provvedere quindi, prima del volo, alla chiusura dell'hangar, alla rimessa delle chiavi e alla chiusura della Club House.

13. Terminate queste operazioni, si può procedere alla messa in moto come da check-list e l'apparecchio va subito portato al parcheggio per completare il riscaldamento. E' vietato sostare col motore in moto nella zona antistante gli hangar. Nella posizione di attesa per pista 33 (ubicata frontalmente all'hangar n. 5) è ovviamente consentito sostare per il tempo necessario a dare precedenza a velivoli in atterraggio.

14. Per una maggiore sicurezza, l'ingresso pista 33 adiacente la Club House (davanti all'hangar n. 1) va utilizzato il meno possibile, così come vanno limitati al minimo indispensabile i rullaggi nella fascia antistante i primi hangar, in quanto maggiormente frequentata da persone a piedi, soprattutto nelle giornate di maggiore attività e di maggior affluenza di visitatori.

15. I **controlli pre-decollo**, incluse le prove magneti, vanno effettuate in zona parcheggio, se la pista in uso è la 33. Se la pista in uso è la 15 possono essere effettuate alla posizione attesa (all'altezza manica a vento o, se è praticabile la via di rullaggio, quella in testata pista). E' fortemente raccomandato effettuare il check pre-decollo e le relative prove motore col velivolo posizionato parallelamente alla pista e non ortogonalmente alla stessa, onde evitare pericolosissimi ingressi involontari causati da una accidentale avaria ai freni.

16. I **circuiti di traffico** in uso sull'Aviosuperficie di Lido di Classe sono: Standard per Pista 33 e Destro per Pista 15. La quota del circuito è 150/200 mt. (500/600 ft.).

17. La **frequenza in uso** è la 130.00 MHz. Per gli ingressi in circuito, oltre all'usuale ingresso in sottovento, per le provenienze da nord-est è buona usanza il sorvolo ortogonale della pista e successivo inserimento in circuito.

18. A parità di condizioni, sia a terra che in volo, dare sempre precedenza ai velivoli in attività di addestramento.

19. Al rientro dal volo, il Pilota completerà la compilazione dello stralcio volo scrivendo l'indicazione finale dell'orometro, calcolerà conseguentemente i minuti effettivi di utilizzo trascrivendoli nell'apposita casella e scriverà gli orari indicativi di presa in carico e riconsegna del mezzo.

20. Se il volo effettuato pone fine all'attività, si deve provvedere al rifornimento del velivolo (non necessario coi serbatoi sopra i 2/3) ed al suo rimessaggio in hangar. Nel caso si siano riscontrate anomalie, difetti, inefficienze, oppure si pensi o si abbia la certezza di aver provocato un qualsivoglia danno, è assolutamente obbligatorio darne tempestiva comunicazione alle persone preposte.

21. Gli apparecchi, le strutture e gli impianti del Club "Ali di Classe" sono di proprietà di tutti i Soci, i quali devono averne massima cura e rispetto, nell'interesse della sicurezza propria ed altrui. La pulizia dei mezzi, dei locali e dell'ambiente sociale, è legato alla civiltà dei Soci che lo frequentano. Il Socio è responsabile della chiusura della club-house (chiusura porte e finestre, spegnimento luci, televisione, postazione internet, consolle delle radio, ecc.) nonché della sbarra di accesso all'aviosuperficie.

22. Il Socio Pilota è tenuto all'osservanza delle disposizioni di carattere temporaneo o permanente che il Direttivo potrà emettere in qualsiasi momento per motivazioni particolari. A tali disposizioni verrà data massima diffusione, con mail e avvisi, attraverso il sito web e con l'affissione nella bacheca interna ed esterna del Club. Il Direttivo potrà renderle ufficiali in seguito con la pubblicazione nel presente Regolamento.

5.2 Divieti

1. È vietato andare in volo con l'attestato scaduto.
2. È vietato andare in volo con saldo a debito nel proprio conto voli.
3. È vietato volare dopo un periodo di inattività superiore ai **due mesi**. Per le macchine avanzate (P92 Super e P2002 Sierra l'allenamento deve essere relativo alla macchina specifica, vedi capitolo precedente) In questo caso il socio pilota dovrà effettuare una ripresa volo a doppio comando con un Istruttore della Scuola.
4. È vietato andare in volo con una componente laterale di vento superiore a 25 Km/h.
5. È vietato pilotare dal posto di destra.
6. È vietato, conseguentemente, per il Pilota VDS con abilitazione monoposto, volare con un Pilota con abilitazione biposto seduto nel posto di destra.
7. È vietato sostare inutilmente sulla pista. I decolli vanno sempre iniziati da fondo pista. Dopo il decollo, la salita va mantenuta in asse pista per non meno di 30 secondi.
8. È vietato volare in prossimità del campo percorrendo traiettorie diverse da quelle previste dal circuito di traffico in uso al momento.
9. È vietato effettuare manovre acrobatiche o semiacrobatiche o comunque tali da compromettere la sicurezza propria, altrui e della macchina.
10. È vietata l'attività di volo con la pista impraticabile o innevata. La condizione di impraticabilità, a seguito di forti e persistenti piogge o per neve, è stabilita dal Direttivo, a suo insindacabile giudizio. La condizione di impraticabilità verrà comunicata e pubblicata con avvisi e comunicazioni a tutti i soci.

11. È vietato effettuare interventi tecnici sui velivoli. In caso di necessità, interpellare la persona incaricata.

12. È vietato accedere al piazzale rifornimento col motore acceso.

13. Per tutto ciò non espressamente indicato nelle "norme" e nei "divieti", valgono: Legge 25 marzo 1985 n° 106, Allegato Tecnico annesso, D.P.R. n. 133/2010 e ss. mm. ii.

5.3 Sanzioni

1. Il mancato rispetto di tali norme, generando potenziali o effettive situazioni di pericolo, potrà dare adito, a seconda della gravità e ad insindacabile giudizio del Consiglio Direttivo a:

- a) Richiamo ufficiale
- b) Sospensione della tessera per periodi determinati
- c) Radiazione

6. Prenotazione degli aerei

1. È possibile prenotare il velivolo compilando l'apposito modulo e affiggendolo in bacheca.
2. La prenotazione non è garanzia assoluta della disponibilità dell'apparecchio, in quanto esigenze di manutenzione possono renderlo indisponibile.
3. I velivoli prevalentemente utilizzati dalla Scuola (P92 Classic de luxe 100 HP) sono prenotabili dai soci solo previo accordi col personale della Scuola stessa.

7. Noleggio giornaliero esclusivo

1. È possibile, previo autorizzazione del Consiglio Direttivo, prenotare la disponibilità esclusiva del velivolo per l'intera giornata, o per più giornate consecutive.
2. La richiesta va fatta al Direttivo almeno 7 giorni prima, fornendo ogni informazione relativa alla trasferta, e contestualmente affiggendo in bacheca la prenotazione richiesta. Il noleggio giornaliero esclusivo prevede, a titolo di franchigia, un utilizzo minimo di 2 ore di volo per ogni giorno feriale e 3 ore di volo nei giorni festivi e prefestivi. Le ore non volate, inferiori a tale franchigia, saranno ugualmente addebitate.
3. Eventuali rifornimenti esterni saranno rimborsati previa presentazione della relativa documentazione. A questo proposito si raccomanda di porre la massima attenzione. E' consigliato portare a bordo l'imbuto con pelle di daino per evitare contaminazione del carburante.
4. In particolare riferimento alle soste ed ai pernottamenti presso piste esterne, si ricorda che Il socio è responsabile dell'aereo e di tutto il suo equipaggiamento, ivi compresa la strumentazione di bordo.
5. Si ricorda che l'assicurazione kasco copre gli incidenti di volo ma non copre i danni derivati da eventi atmosferici, furti ecc. Tali danni saranno addebitati al socio.
6. Conseguentemente si raccomandano caldamente i Soci Piloti a porre la massima attenzione al parcheggio del velivolo su piste esterne. Quando parcheggiato all'esterno, il velivolo va opportunamente chiuso, coperto e picchettato.
7. In caso di imprevisti o problemi avvertire immediatamente il Direttivo del Club.

8. Hangaraggi

1. I Soci possessori di velivolo potranno ricoverare il proprio mezzo limitatamente al numero di posti disponibili

ed a seguito di domanda al Consiglio Direttivo. I posti verranno assegnati seguendo l'ordine cronologico delle domande pervenute. Il Socio pagherà la cifra di locazione stabilita dal Consiglio.

9. Addetto alla manutenzione

1. Tutti i compiti di carattere tecnico (riparazioni e manutenzioni dei velivoli dell'Associazione, delle attrezzature e strutture relative) sono affidati all'addetto alla manutenzione.
2. Egli ha il compito di provvedere affinché ai velivoli vengano effettuate tutte le manutenzioni e le messe a punto così come indicato dalle case costruttrici, o come le necessità imporranno. Potrà provvedere alle varie operazioni di persona o in collaborazione con altri soci, oppure potrà rivolgersi a tecnici esterni. In tal caso prenderà i dovuti contatti e seguirà le relative pratiche.
3. L'addetto alla manutenzione, per svolgere le sue mansioni, gestisce e dispone dell'officina del Club.
4. Qualora un socio avesse necessità di utilizzare l'officina, può chiederne l'uso all'addetto alla manutenzione, o, in sua assenza, a un componente del Direttivo.

10. Assicurazioni

1. Sono attive le seguenti coperture assicurative:
2. Polizza RC per danni a terzi in superficie e/o in volo, a seguito di urti o collisioni.
3. Polizza RCV per la responsabilità civile del Pilota vs. il trasportato.
4. Polizza infortuni sul pilota (*anonimo*).
5. Polizza per i danni agli hangar e Club House (incendio, atti vandalici, calamità naturali)
6. Polizza corpo macchina (*Kasco*) con franchigia.
7. Per i danni ai velivoli causati da negligenza, dolo o colpa grave, la franchigia della assicurazione Kasco sarà totalmente addebitata al pilota responsabile del danno.
8. I massimali assicurativi, i capitali assicurati e le relative franchigie, e le condizioni generali di polizza (danni inclusi/esclusi) subiscono continui aggiornamenti.
9. Tutti i soci hanno facoltà di prenderne visione, chiedendo copia dei Contratti Assicurativi al Consiglio Direttivo.

11. Comunicazioni

1. Come in tutti i Club, lo strumento classico di comunicazione è la "**bacheca**", sulla quale saranno affissi:
 - a) gli avvisi e le comunicazioni ai soci,
 - b) le prenotazioni dei velivoli,
 - c) le informazioni "Istituzionali", come il presente Regolamento.
2. Tutte le comunicazioni e gli avvisi verranno comunque inoltrati ai soci tramite **e-mail**.
3. I soci sprovvisti di tale ausilio saranno informati attraverso avvisi cartacei, utilizzando le **caselle postali personali** all'interno della Club House.
4. Per comunicazioni "istituzionali" come le convocazioni delle Assemblee, o per eventi straordinari, si utilizzerà la **posta ordinaria**.

5. Il sito ufficiale del Club è www.alidiclasse.it, che oltre ad essere una straordinaria vetrina che il nostro Club ha l'onore di esporre al visitatore del web, rappresenta un formidabile strumento di informazione e ausilio ai Soci Piloti. Vi sono molteplici pagine di informazione e di servizio (meteo, contatti, modulistica, webcam, ecc). Nell'area riservata i soci troveranno notizie, avvisi, materiale di varia utilità, con possibilità di download. La password per l'accesso all'area riservata è disponibile per tutti i soci con semplice richiesta al Direttivo.

6. L'indirizzo di posta elettronica è:
info@alidiclasse.info.