

Aereo Club Adele Orsi

REGOLAMENTO AEROPORTUALE

Aggiornamento - 24 ottobre 2020

INDICE

Cap. I	Organigramma
Cap. II	Statuto
Cap. III	Listino prezzi
Cap. IV	Scuola
Cap. V	Regole Generali e Comportamentali
Cap. VI	Servizio di Linea e Regole di Volo A.C.A.O.
Cap. VII	Regole per l'assegnazione, la gestione e la revoca dei posti stazionamento aeromobili e carrelli

ALLEGATI

1	Composizione organi e figure responsabili
2	Statuto Acao
3	Disposizioni permanenti in materia di safety
3a	Linea Acao – Principali compiti, dotazioni e altre indicazioni
3b	Modulo promemoria Linea
4	Planimetria con aree di parcheggio carrelli e alianti
5	Aspetti normativi di Sicurezza Volo
6	Modello base per la comunicazione di incidenti/inconvenienti gravi
7	Esempi di eventi da segnalare alla ANSV
8	Confidential Report CONDOR
9	Modulo di comunicazione con la Sicurezza Volo
10	Just Culture
11	Classificazione di eventi da segnalare ad ENAC
12	Modulo di segnalazione di “evento” in Linea Volo
13	Matrice del Rischio - da utilizzare in Linea Volo
14	Gestione Bar – Regolamento e utilizzo dei locali
15	Modulo di presa in carico aliante “ad uso esclusivo” per gara o stage

CAP. I

ORGANIGRAMMA

La struttura direzionale e gestionale dell'A.C.A.O. viene definita e specificata dal seguente organigramma:



La composizione del Consiglio Direttivo, del Collegio dei Revisori dei Conti e la Commissione Disciplinare, della Commissione di Sicurezza nonché le figure del Segretario del consiglio, del Rappresentante di specialità, del Direttore del club, del Direttore della scuola, del Maintenance Manager, del Deputy Maintenance Manager e dei Certifying Staff sono riportate in **Allegato 1**.

Il Direttore di Club è alle dirette dipendenze del Consiglio Direttivo con l'incarico di supervisionare e coordinare l'attività del Direttore della Scuola e del Maintenance Manager. Ai sensi del vigente Statuto nessun dipendente può ricoprire cariche all'interno dell'Associazione.

CAP. II

STATUTO

Lo **Statuto dell'A.C.A.O.** è il documento ufficiale sul quale si basa tutta l'attività del Club.

Esso è stato regolarmente approvato dall'Assemblea dei Soci ed è conforme allo Statuto tipo dell'Aero Club d'Italia.

Le attività dei Soci, dei Consiglieri, del collegio dei revisori legali e del Presidente devono essere sempre in sintonia con quanto previsto dallo Statuto.

Lo Statuto è parte integrante del presente Regolamento Aeroportuale.

Una copia dello Statuto è riportato in **Allegato 2**.

CAP. III

LISTINO PREZZI

L'A.C.A.O. offre dei servizi a pagamento ai propri soci. Detti servizi vengono forniti alle tariffe specificate nel Listino prezzi in vigore pubblicato sul sito ACAO.

Per diventare socio A.C.A.O., avendo la qualifica specificata nello statuto, è necessario essere in regola con il pagamento della quota associativa annuale nella misura riportata in Allegato 3.

Il **“contributo attività di volo sportivo”** (CAV) riportato sul sito ACAO deve essere versato da tutti i Soci che intendono effettuare qualunque tipo di attività di volo, **anche una frequente attività di volo come passeggero**, con la sola esclusione di attività di volo come trainatore e/o istruttore. Il CAV deve essere pagato anche dai soci trainatori e istruttori che effettuano attività di volo diversa da quella di traino o di istruzione. Per **frequente attività di volo come passeggero** si intende un'attività di volo superiore a 3 voli annui effettuata da persone che siano state socie dell'A.C.A.O. o che siano comunque titolari di una licenza di volo, anche se scaduta.

Anche i Soci piloti che posseggono un aeromobile, un ultraleggero o un aliante, anche in comproprietà, o che abbiano a qualunque titolo la disponibilità di un mezzo volante basato sull'aeroporto di Calcinate, anche se in modo saltuario o temporaneo, sono tenuti a pagare il CAV.

La quota associativa e il CAV devono essere pagati entro il 31 gennaio o comunque prima di svolgere ogni attività di volo.

Le somme pagate dai soci per la quota associativa annuale, il CAV e acquisto di bollini volo (acconto voli) non sono rimborsabili nè cedibili (trasferibili) ad altri Soci. L'eventuale saldo del conto voli in capo a un socio può essere utilizzato dall'A.C.A.O. per incassare eventuali crediti scaduti che vanta nei confronti del socio.

Il Consiglio ha la facoltà, attraverso le modalità che riterrà opportune, di impedire l'attività di volo e/o di non consentire il rinnovo dell'associazione a chi non sia in regola con il pagamento di debiti scaduti nei confronti di ACAO o che non abbia letto, accettato e sottoscritto, nelle forme previste dal Club, il presente regolamento.

I mezzi del Club sono assicurati con polizze, franchigie e massimali differenti; il Socio può prendere visione in segreteria delle polizze di ogni mezzo del Club.

Le quote associative non comprendono altre coperture assicurative e ogni altra forma di copertura delle responsabilità dei piloti che, se interessati o se previsto dalla legge, devono provvedere personalmente a stipulare le relative polizze.

I Soci trainatori, se non ritengono idonee le coperture assicurative in essere, possono stipulare una ulteriore polizza integrativa personale oppure contattando la segreteria.

Le attività richieste da un socio che dovessero impegnare i dipendenti del Club, quali ad es. il recupero da fuoricampo, il montaggio/smontaggio alianti privati, l'assistenza tecnica e le piccole riparazioni sui mezzi, anche se non contemplate nell'allegato 3, saranno addebitate al socio tramite la fatturazione del tempo dedicato.

I prezzi riportati nell'Allegato 3 possono subire variazioni senza preavviso anche in corso d'anno; il listino aggiornato è riportato sul sito: www.acao.it => Il Club => Listino prezzi.

CAP. IV

SCUOLA

La Scuola di volo dell'A.C.A.O ha come obiettivo quello di fornire l'addestramento per il conseguimento dei titoli e delle abilitazioni per i quali essa è abilitata ad operare.

La Scuola è abilitata come **Organizzazione di addestramento dichiarata(Declared Training Organization) Numero IT.DTO.049** e fa riferimento al manuale operativo.

Il Direttore della Scuola di volo dell'A.C.A.O. è indicato nell'Allegato 1.

Il Direttore della Scuola è l'unico responsabile e referente per le attività aero-didattiche svolte presso l'A.C.A.O.

L'attività della Scuola di volo è regolamentata dal relativo **MANUALE OPERATIVO DELLA SCUOLA** depositato presso la segreteria A.C.A.O.

I costi della scuola per gli allievi sono riportati nell'Allegato 3.

CAP. V

REGOLE GENERALI E COMPORTAMENTALI

La conoscenza e il rispetto da parte dei soci di questo documento e delle regole in esso riportate sono essenziali per il buon funzionamento del Club.

È vietato parcheggiare gli automezzi privati nell'area antistante gli hangar, nell'area antistante il bar o nella zona della biga (a Sud dei carrelli alianti in zona A).

Eventuali attività non inerenti al volo devono essere svolte nei tempi e nei modi idonei a non intralciare e a non mettere mai a rischio l'attività di volo.

Gli animali devono essere tenuti al guinzaglio.

I soci si impegnano a fare il possibile per limitare la libera e disordinata circolazione di persone nei piazzali, nei raccordi, nelle aree di manovra e di rifornimento dei traini (quadrato delimitato con striscia gialla).

BAR

Si rimanda al regolamento esposto e a quanto contenuto nell'allegato 16, Gestione Bar

SIMULATORE

Il simulatore di volo è a disposizione dei soci esclusivamente con l'assistenza di un socio abilitato alla conduzione del sistema. La lista dei soci abilitati è disponibile in segreteria. Per accedere al servizio è necessario compilare la scheda di volo selezionando il velivolo I-SIMU. Il costo di utilizzo del simulatore è riportato nel listino prezzi del Club (Allegato 3).

MISURE DI SECURITY A TERRA

In ottemperanza alle disposizioni ENAC in tema di Security, emanate con la Circolare ENAC SEC-06 del 15-5-2013 (Misure di sicurezza per gli aeroporti minori), sono state identificate, per l'aeroporto di Calcinate del Pesce, le seguenti misure minime di sicurezza:

- Schede di sicurezza dei soggetti/enti che operano nell'aeroporto;
- Segnaletica aeroportuale di security;
- Procedure di chiusura edifici, manufatti, porte e varchi aeroportuali;
- Procedure di challenging (collaborazione al riconoscimento di persone estranee);
- Protezione degli aeromobili o ricovero in hangar.

ALTRE MISURE DI PRESIDIO E SICUREZZA A TERRA

Acao ha installato nel sito aeroportuale alcune telecamere nel rispetto delle normative vigenti della Privacy.

CAP. VI

SERVIZIO DI LINEA E REGOLE DI VOLO A.C.A.O.

1. Servizio di Linea – Generalità

Il servizio di linea prevede la presenza nei weekend e nei giorni festivi di un minimo di due Soci fino a un massimo di quattro a seconda della stagione. Il calendario dei turni di linea è disponibile in Segreteria A.C.A.O. e sul sito www.acao.it.

Scopo primario del servizio di linea è quello di rendere disponibile il personale di supporto nei periodi di maggiore attività del Club.

Il servizio di linea, oltre ad essere necessario per il buon funzionamento del Club, è anche un'occasione per far partecipare attivamente tutti i Soci alla vita operativa del Club.

Il servizio di linea è un dovere di tutti i Soci dell'A.C.A.O. ad eccezione dei Soci che offrono continuamente un rapporto di collaborazione col Club; in dettaglio, Istruttori, Trainatori, Consiglieri, Rappresentanti di specialità, Revisori dei conti e Presidente, che comunque danno la loro disponibilità ad assumere il ruolo di Capolinea, così come descritto in Allegato 4 e 4A, in caso di necessità individuata dal DOV. Per i Soci che hanno già compiuto 65 anni all'atto dell'iscrizione annuale, il servizio di Linea è facoltativo.

Il numero di giorni di linea per ogni Socio dipende dal numero di Soci iscritti ma generalmente si tratta di 2 giornate all'anno. La scelta dei due turni di linea dovrà necessariamente prevederne almeno uno in alta stagione (dal 1 marzo al 30 settembre).

Al momento dell'iscrizione annuale il Socio prenota i propri giorni di linea tra quelli ancora disponibili. La tempestività di iscrizione consente quindi maggiore scelta sulle date dei due turni di linea.

In fase di prenotazione il Socio deve indicare anche il proprio ruolo nella linea (Capolinea o Aiuto) in funzione della propria esperienza e delle indicazioni del DOV che è istituzionalmente il responsabile della Linea Volo; per poter svolgere il ruolo di CAPOLINEA è necessaria una adeguata formazione, aver maturato esperienza di linea ed essere preventivamente inserito dal DOV in apposita lista.

Il Socio che, per giustificati motivi, non può effettuare il proprio servizio di linea è tenuto a trovare un socio che lo sostituisca. Se non riuscisse a trovare il sostituto, dovrà darne tempestiva comunicazione in segreteria, che addebiterà al socio 7 bollini.

L'assenza di un Socio dal proprio turno di linea, se immotivata e non preventivamente comunicata alla segreteria (al più tardi entro la mattina del giorno precedente il turno), verrà ritenuta una mancanza grave e darà luogo all'addebito di ulteriori 3 bollini (10 bollini in totale).

2. Servizio di linea – Ruoli e organizzazione

Con riferimento allo schema organizzativo di cui all'allegato 4A, di seguito si descrivono gli elementi caratterizzanti lo sviluppo delle attività di Linea Volo, sottese ai ruoli del DOV, del Capolinea, dell'Aiuto 1 e degli aiuti 2 e 3.

- ❖ Il DOV è responsabile della Linea Volo e provvede, annualmente, ad identificare i potenziali Capolinea tra i Soci (indicativamente circa 50). Il DOV, tra l'altro, provvede a:
 - Effettuare un ciclo di lezioni teoriche in aula e dimostrative in Linea Volo
 - Verificare, al termine delle iscrizioni annuali al Club, che i soci che si sono registrati nei turni di linea come Capolinea rientrino nell'elenco dei potenziali Capolinea,

apportando ai turni le eventuali modifiche necessarie.

- Organizzare lezioni teoriche e pratiche di uso dei mezzi di soccorso (estintori e mezzo antincendio)
 - Organizzare una esercitazione annuale di simulazione d'incidente sul campo
 - Intervenire nelle attività di Linea ogni qualvolta lo ritiene necessario
- ❖ Il CAPOLINEA deve ritirare in segreteria il **modulo promemoria linea (Allegato 4b)** per usarlo come una comune check-list, nel rispetto delle disposizioni particolari ricevute dal DOV. Dopo aver individuato la figura dell'Aiuto 1, il Capolinea organizza l'attività della linea. Avrà inoltre cura di prelevare e far indossare a tutti i membri della Linea i giubbini alta visibilità e il materiale occorrente per espletare il servizio di Linea. In particolare il Capolinea:
- Opera dalla zona adiacente alla testata pista 28 e ha la seguente dotazione:
 - Radio mobili
 - Tabella registrazione decolli/atterraggi e modulo annotazioni
 - Jeep di recupero e movimentazione
 - Ha i seguenti compiti principali:
 - Gestione della Radio
 - Gestione degli addetti alla Linea (Aiuti)
 - Registrazione decolli/atterraggi
 - Potrà autonomamente chiedere, se necessario, l'aiuto di altri Soci
- ❖ L'AIUTO 1:
- È scelto dal Capolinea
 - È dotato di radio portatile
 - Supporta il Capolinea sostituendolo quando necessario
 - Svolge con gli altri eventuali Aiuti le attività di linea

3. Servizio di linea – Operatività

Capolinea, addetti alla linea e tutti i Soci impegnati in attività di volo sono tenuti ad osservare le procedure e le disposizioni seguenti (si vedano anche gli Allegati 4, 4A e 4B contenenti norme comportamentali e informazioni aggiuntive importanti per il personale addetto alla Linea).

- I Soci che effettuano il servizio di linea devono presentarsi in campo entro le ore 8.30.
- Il Capolinea riceve istruzioni da parte del DOV sulla **matrice del rischio** (Allegato 14) dove vengono considerati almeno i seguenti punti critici: condimento generali (visibilità, altezza nubi, direzione e intensità del vento), esperienza del pilota, addestramento e allenamento sul tipo di aliante specifico, età e accoppiamento equipaggi, grado di difficoltà del tema di veleggiamento scelto, condizione psicofisica generale, adeguato riposo nel periodo prevolo, assenza di uso bevande alcoliche almeno nelle 8 ore precedenti il volo. Il Capolinea, o l'Aiuto in sua assenza, hanno la facoltà di non consentire l'effettuazione del volo in base alle valutazioni fatte. In caso di dubbio sulla opportunità di autorizzare un decollo il Capolinea, o l'Aiuto in sua assenza, devono consultare il DOV o il delegato.
- Alle ore 09.30 il Capolinea ritira in segreteria il *modulo assegnazione alianti* e assegna subito gli alianti e gli orari di decollo secondo l'ordine di prenotazione.

- È cura della Linea Volo:
 - a) effettuare, prima dell'inizio dell'attività volativa, la passeggiata anti FOD (Foreign Object Damage) con la collaborazione di Allievi ed Istruttori e di qualunque altro Socio volontario. Scopo è rimuovere i sassi e gli oggetti che potrebbero costituire un pericolo per le operazioni volo;
 - b) far rispettare le regole di volo ACAO riportate in questo capitolo;
 - c) gestire lo schieramento dei mezzi in linea di volo;
 - d) dare assistenza in linea ai piloti (aggancio cavo, lancio alianti, recupero alianti ecc)
 - e) prestare sempre la massima attenzione alle delicate operazioni di decollo, controllo sottovento, finale, atterraggio e traiettoria di decelerazione in pista fino al completo arresto del mezzo, sia degli alianti che dei trainatori;
 - f) concordare col DOV la chiusura dell'attività dopo aver verificato il rientro di tutti gli alianti in volo

REGOLE DI VOLO A.C.A.O.

Prima di volare

1. I Soci che intendono volare hanno l'obbligo di utilizzare i mezzi nel rispetto del manuale di volo e nel rispetto delle regole generali di volo.
2. Prima di volare i soci sono tenuti ad effettuare i controlli come da check list aereo/alicante, a informarsi sullo stato del mezzo che intendono utilizzare e sulla condizione meteo prevista.
3. Qualunque tipo di aeromobile con base di armamento a Calcinate deve essere munito di apparato anticollisione Flarm compatibile.
4. I proprietari di mezzi privati devono apporre le marche e le sigle di gara in modo ben visibile sul Kuller, selle e sbarre di traino, allo scopo di facilitare la rapida individuazione da parte della linea del materiale occorrente alla rimozione del mezzo in pista.
5. In caso di inattività superiore ai tre mesi prima di volare da soli è necessario effettuare un volo check con istruttore. La responsabilità di volare con licenza e visita medica valide e con sufficiente attività di volo negli ultimi 3 mesi è unicamente dei piloti e non del Club.
6. I piloti si aiutano a vicenda nelle operazioni di montaggio e smontaggio degli alianti con cura e diligenza e, nel caso di mezzi del Club, devono tempestivamente segnalare eventuali danni riscontrati o arrecati.
7. Il pilota che intende intraprendere voli di distanza deve sempre preventivamente programmare ed organizzare un suo eventuale recupero da fuoricampo.
8. Il DOV (o suo delegato) può imporre delle limitazioni all'attività di volo.
9. I Soci sportivi impegnati in gare omologate FAI devono rendersi disponibili ad effettuare la prova di capacità di abbandono del mezzo a terra, partendo da una condizione statica con tettuccio chiuso, paracadute indossato e cinghie legate.
10. I Soci proprietari di mezzi VDS devono evitare qualsiasi attività di volo in concomitanza con attività di volo della scuola.
11. Il Socio che intenda volare con **gli alianti/motoalianti del Club** deve prenotare il mezzo desiderato alla segreteria entro le ore 09:30. Alla chiusura delle prenotazioni i mezzi saranno assegnati ai piloti dal Capolinea nel rispetto delle seguenti regole:
 - Il Pilota deve possedere la necessaria esperienza per la macchina richiesta e per le condizioni meteo della giornata.

- Qualora vi fossero più prenotazioni sul medesimo aliante (massimo 3) il tempo disponibile verrebbe suddiviso per il numero di prenotazioni, con un minimo di 2 ore a turno
- Se un aliante, ad esclusione degli ASK21, ha registrato una sola prenotazione il pilota ha la facoltà di tenere il mezzo per l'intera giornata.
- I piloti prenotati DEVONO rimanere sul sedime aeroportuale dal momento della prenotazione all'inizio del volo.
- Qualora vi fossero più prenotazioni per il medesimo aliante, una volta definiti i turni questi vengono scelti dai piloti in ordine cronologico di prenotazione

Chi arriva in campo dopo le 9.30 può utilizzare i mezzi non prenotati, ma prima che siano trascorse due ore di volo deve comunque chiedere via radio alla linea la possibilità di prolungare il proprio volo.

Nel caso di utilizzo di mezzi del Club il DOV (o suo delegato) può decidere di consentire l'utilizzo o meno di particolari alianti o di limitarne il tempo d'utilizzo a seconda dell'esperienza del pilota/equipaggio e della meteo prevista.

Movimentazione dei mezzi a terra

12. L'attraversamento o l'interessamento della pista e/o dei raccordi devono essere effettuati coordinandosi con la Linea Volo, se attiva, o con il DOV. L'attraversamento della pista va effettuato preferibilmente passando dal lato EST della testata 28 (dove non è necessaria la preventiva autorizzazione della Linea Volo) senza interferire con le procedure di sgancio cavo da parte dei trainatori, che hanno precedenza su tutto il traffico a terra.
13. In via del tutto eccezionale, traffico permettendo, la Linea Volo o il DOV possono concedere l'autorizzazione ad attraversare la pista e il raccordo. L'attraversamento andrà effettuato nel modo più celere possibile, a 90° con l'asse pista, con la radio dell'aliante o una portatile accesa e con il volume al massimo. Scopo è limitare i potenziali rischi di interferenza con le attività di volo nelle delicate fasi di decollo/atterraggio/sgancio cavo trainatori.
14. L'attraversamento del raccordo in asfalto e della pista in erba, con automezzi o a piedi (in assenza di una radio in ascolto sulla frequenza di Calcinata), viene effettuata in corrispondenza dell'area di attesa demarcata dalla striscia bianca ed è strettamente subordinata all'autorizzazione del Capo Linea Volo. In mancanza di un coordinamento con la linea volo si può optare per una delle seguenti alternative:
 - a) attendere l'autorizzazione all'attraversamento.
 - b) fare il giro lungo da Est, dietro la linea volo e al di fuori dell'area di sgancio cavo demarcata dal quadrato bianco, facendo attenzione al sentiero finale per controllare se libero da trainatori impegnati nella manovra di sgancio del cavo.
15. **La movimentazione degli alianti del Club**, dal piazzale antistante agli hangar alla linea di volo, deve essere eseguita possibilmente a mano (soprattutto i monoposto) senza l'utilizzo delle Jeep. Solo per i Duo Discus è consentito l'utilizzo delle Jeep ma ci devono essere due uomini alle estremità delle ali.

Schieramento e decolli

16. Ad eccezione dei voli scuola, il pilota che intende decollare al traino schiera l'aliante (del Club o privato) pronto al volo in testata pista 28, posizionandolo dietro agli alianti già eventualmente presenti nello schieramento e coordinandosi con la Linea. L'ordine dei decolli sarà quello dello schieramento così risultante.
17. Il pilota deve essere pronto a decollare (in abitacolo con controlli prevolo fatti) con

almeno 5 minuti di anticipo rispetto al proprio turno, pena la perdita del turno e lo spostamento dell'aliante fuori dallo schieramento.

18. I piloti di motoalianti e alianti a decollo autonomo che intendono effettuare un decollo autonomo possono schierare anche davanti allo schieramento, a patto che decollino rapidamente senza ostacolare i traini in corso.
19. In linea volo dovrà esserci solo il personale dedicato strettamente alle operazioni volo e munito di giubbino ad alta visibilità.
20. Il pilota che desidera inserirsi in sequenza di decollo dovrà far registrare preventivamente i propri dati sulla tabella in Biga e poi recarsi in linea volo con la scheda dati.
21. La Biga deve essere attrezzata con binocolo e radio sintonizzata sulla frequenza di Calcinate.
22. Le comunicazioni radio tra la Biga e i piloti devono essere concise ed essenziali.
23. Le comunicazioni radio tra Biga e Jeep del Club devono essere ridotte allo stretto indispensabile e finalizzate al recupero degli alianti.
24. I Soci volovelisti proprietari di mezzi self launch si impegnano, come i trainer, a seguire i percorsi di decollo antirumore stabiliti dal Club, nel rispetto delle quote minime di sorvolo delle zone densamente popolate, in ossequio alla normativa in vigore.

In volo

25. Il Socio deve evitare manovre e condizioni di volo per le quali non è sufficientemente preparato o allenato. L'attività acrobatica è vietata.
26. Per questioni di sicurezza la frequenza radio di Calcinate deve essere mantenuta fino al momento dello sgancio.
27. I soci in volo con mezzi del Club devono rispettare i turni di volo assegnati. Con adeguato anticipo rispetto alla fine del proprio turno possono chiedere per radio alla Linea autorizzazione a prolungare il volo ma, in caso di risposta negativa o di mancata risposta, devono atterrare nel rispetto dei tempi originariamente prefissati.

Spazi aerei

28. L'invasione da parte di un Socio di uno spazio aereo di classe "A", o di qualsiasi altro spazio aereo controllato senza la preventiva autorizzazione dell'ente controllore, comporta automaticamente la segnalazione alla Commissione di Disciplina.
29. La Commissione di Disciplina non prenderà alcun provvedimento nei confronti del pilota in caso di autodenuncia spontanea del Socio che dichiara di aver erroneamente invaso uno spazio aereo. In questo caso si applica quanto disposto dal Regolamento UE 376/2014 (Allegato 11), recepito dall'ACAO che adotta pienamente la JUST CULTURE come meglio specificato nell'Allegato 4. L'evento sarà obbligatoriamente comunicato all'ENAC, secondo le previste modalità di trasmissione, in quanto rientra tra quelli previsti dal Regolamento in esecuzione UE 2015/1018 in Allegato 12.
30. La violazione di spazio aereo potrà anche essere accertata tramite l'analisi della registrazione del volo che potrà essere richiesta al pilota.

Atterraggi

31. L'atterraggio è da effettuarsi su pista in erba (28 o 10) liberando esclusivamente sul lato SUD (ben al di fuori del bordo pista evidenziato con linea bianca o cinesini). Le uniche eccezioni ammesse sono ad uso esclusivo della Scuola Volo sotto la supervisione del

DOV. Altri casi eccezionali andranno valutati singolarmente dal DOV o dal Capo Linea.

32. Per gli alianti poco manovrabili (classe libera), previo coordinamento con la Linea Volo, è consentito atterrare per pista 10 in erba e liberare in fondo diritto;
33. Dopo l'atterraggio il pilota deve lasciare la radio accesa ad alto volume fino alla completa rimozione dell'aliante dalla pista e dalle aree di manovra.
34. Il volo termina solo quando il mezzo è stato spostato dalla pista e dalle aree di manovra.

Al termine del volo

35. Ogni evento significativo sotto il profilo della Sicurezza che abbia in qualunque modo inficiato la normale operatività va riportato al DOV ed al Responsabile Sicurezza Volo, nel più breve tempo possibile, tramite il modulo promemoria linea o tramite il modulo confidenziale (CONDOR riportato in Allegato 10). Il modulo compilato va depositato nella cassetta ROSSA. Inoltre è disponibile un modulo di comunicazione con la SV per porre quesiti, fare osservazioni o proposte relative alla Sicurezza Volo (Allegato 10).
36. Al termine dell'attività di volo il socio che ha volato per ultimo è tenuto a curare la pulizia del mezzo utilizzato, la messa in carica delle batterie e il rimessaggio del mezzo.
37. I piloti sono tenuti a fornire alla segreteria i dati del volo veritieri e puntuali e comunicare ogni inconveniente riscontrato, o eventuali danni cagionati alla proprietà del Club.
38. I piloti che volano con mezzi del Club devono segnalare tempestivamente eventuali anomalie o difetti degli AM usati attraverso una delle seguenti modalità:
 - **COMUNICAZIONE TRAMITE CARTA (SCHEDA VOLO O ALTRO FOGLIO):** inserire la segnalazione cartacea **esclusivamente nell'apposita cartella** appesa nell'ufficio del maintenance manager **e compilare il registro appeso sotto la cartella stessa.**
 - **COMUNICAZIONE TRAMITE E-MAIL:** inviare la segnalazione via mail **unicamente** all'indirizzo **OFFICINA@ACAO.IT**. L'oggetto della mail deve avere la seguente struttura **[FLOTTA ACAO] Marche Aliante/Velivolo.**

Disposizioni per i piloti trainatori

39. I Soci trainatori sono invitati ad operare nel rispetto di quanto previsto dai manuali d'impiego degli aeromobili in uso al club, in ottemperanza alle disposizioni ricevute e da quanto previsto dal Manuale del Traino. Particolare accortezza occorre esercitare quando si opera con diversi tipi di aereo da traino nella stessa giornata, per le peculiarità tecniche di ogni macchina, dei quantitativi di carburante alloggiato nei serbarbatoi con differenti capacità volumetriche ed adottare le scelte operative più conservative che innalzano il livello di sicurezza delle operazioni aeree (accertarsi del quantitativo di carburante nei serbatoi al cambio del trainatore, selezionare in decollo sempre il serbatoio con capacità volumetrica maggiore e con il giusto quantitativo di benzina, non affidarsi solamente alla lettura degli indicatori del quantitativo residuo di carburante senza adottare il giusto spirito critico).
40. I Soci trainatori sono soggetti, a causa delle peculiarità dell'attività di traino, ad affaticamento e calo di concentrazione soprattutto in condizioni ambientali sfavorevoli (giornate calde/fredde, vento intenso, intenso traffico di alianti), pertanto è auspicabile effettuare un turno di riposo di almeno un'ora dopo aver effettuato orientativamente 10 traini consecutivi.
41. I Soci trainatori sono invitati a prestare attenzione all'atto dell'abbandono del mezzo, accertandosi di poter escludere qualsiasi potenziale pericolo di accidentale spostamento delle ruote (freno parcheggio inserito, tacchi in posizione);

42. L'area di parcheggio dei velivoli trainatori in servizio è normalmente posizionata sulla testata 28 della pista in erba sul bordo a SUD verso il lago; in via eccezionale e per brevi periodi, è consentito lo stazionamento sul raccordo parallelo antistante gli hangar, purchè al mezzo venga inserito il freno.
43. Non è consentito il parcheggio di mezzi da traino in area rifornimento delimitata dalla striscia gialla, se non per tali specifiche esigenze operative.
44. Durante le operazioni di rifornimento, è fatto d'obbligo il collegamento del filo di massa anti scariche elettriche e l'inserimento del freno parcheggio.
45. I piloti trainatori con età superiore a 75 anni, che abbiano cioè compiuto 75 anni, dovranno:
 - limitare, in via ordinaria, la loro attività ai traini scuola con FI(S) (istruttore di aliante) a bordo dell'aliante,
 - trainare col solo velivolo Robin DR400,
 - - l'attività di traino dovrà comunque essere sospesa entro le ore 11.00/11.30 LT.NOTA - Il DOV e il responsabile dei trainatori potranno derogare, a loro unico giudizio e responsabilità, supervisionando soci-trainatori non più rientranti nei limiti di cui sopra.

Responsabilità e assicurazioni

46. La responsabilità di quanto avviene durante il volo è sempre ed esclusivamente del pilota in comando.
47. La responsabilità di quanto avviene durante la movimentazione a terra è delle persone che eseguono le manovre, compreso chi guida la jeep del Club e chi sta all'ala dell'aliante.
48. Il Socio pilota, in caso di responsabilità provata e/o negligenza, imperizia e/o imprudenza, è tenuto a risarcire il Club per eventuali danni causati dal suo comportamento. Il Socio pilota è in ogni caso tenuto a risarcire, entro 2 settimane dalla ricezione della richiesta del Club, i danni provocati non coperti da assicurazione e/o la parte del costo non rimborsata dalle assicurazioni (es. franchigia).
49. I Soci volovelisti sono tenuti a visionare i massimali e ad informarsi sui limiti di copertura delle assicurazioni stipulate per i mezzi del Club e a valutare se provvedere a stipulare privatamente delle polizze integrative a loro carico.
50. Il Club non si fa carico della responsabilità civile e/o penale per conto dei Soci trainatori che, quindi, devono valutare se provvedere in proprio a stipulare apposita copertura assicurativa.

Cap. VII

REGOLE PER L'ASSEGNAZIONE, LA GESTIONE E LA REVOCA DEI POSTI STAZIONAMENTO AEROMOBILI E CARRELLI

POSTI IN HANGAR

I posti coperti in hangar, se disponibili, possono essere assegnati dal Consiglio Direttivo ai soci che ne abbiano fatto espressa richiesta scritta in segreteria per un mezzo di cui sono o saranno proprietari e/o esercenti. La domanda deve essere datata e deve riportare i seguenti dati: data a partire dalla quale si richiede il posto, mezzo per cui si fa la richiesta, intestatario/i ed esercente del mezzo. Il socio a cui è stato assegnato un posto in hangar sarà il **Referente (intestatario o esercente)** di quel posto nei confronti dell'Acao.

In linea generale i posti in hangar vengono assegnati o revocati secondo le regole sotto riportate. Il Consiglio Direttivo ha tuttavia la facoltà insindacabile di assegnare i posti in hangar o revocare quelli già assegnati anche sulla base di altri elementi quali l'ottimizzazione dell'utilizzo dello spazio disponibile, la priorità dei mezzi del club e del volo a vela sul volo a motore, l'anzianità (anagrafica e/o di iscrizione al Club) del richiedente, le ragioni economiche e politiche del Club, ecc.

1. I posti in hangar vengono assegnati seguendo questo ordine di priorità: alianti del club, aliante biposto o libera, aliante 18 m, altri alianti, TMG, aereo da traino alianti, aereo, ULM avanzato. In caso di più richieste per mezzi della stessa categoria la priorità di assegnazione del posto è per la domanda arrivata prima.
2. L'assegnazione del posto in hangar per un dato mezzo privato può essere revocata dal Consiglio per sopraggiunte necessità di spazio al coperto per i mezzi del Club o per soddisfare domande di posto per alianti privati di categoria superiore. Nel primo caso (revoca per necessità di spazio per i mezzi del Club) il Club potrà revocare il posto in qualunque momento con un preavviso di 3 mesi e rimborserà l'eventuale parte della quota hangar annuale versata relativa ai mesi non goduti. Nel secondo caso (revoca per necessità di spazio per alianti privati di categoria superiore) la revoca avrà effetto solo al termine dell'anno solare e dovrà comunque essere comunicata al socio entro fine settembre.
3. Per l'eventuale revoca dei posti in hangar si seguirà lo stesso criterio usato per l'assegnazione dei posti, ma applicato a ritroso. Quindi usciranno nell'ordine, fino a che si otterranno gli spazi necessari: ULM avanzato, aereo, aereo da traino alianti, TMG, alianti privati con apertura alare da piccola a grande. Tra 2 mezzi appartenenti alla stessa categoria verrà revocato prima il posto dell'aeromobile con ingresso più recente (LIFO).
4. Il posto hangar assegnato è nominativo, non trasferibile e non è consentito il subaffitto o la cessione a terze persone, anche se in maniera temporanea.
5. Per soddisfare le esigenze del Club, il posto assegnato può essere cambiato all'interno dello stesso hangar o tra hangar ed hangar.
6. Un posto assegnato può essere utilizzarlo esclusivamente per il ricovero del velivolo indicato nella domanda presentata. Qualora il Referente di un posto in hangar decida di sostituire il mezzo, deve preventivamente farne richiesta scritta al Consiglio che avrà la facoltà di confermare il posto, attribuirne uno in diversa posizione o revocarlo motivatamente, per esempio per rispettare la priorità delle categorie dei mezzi. La richiesta del Referente deve precisare la data stimata di sostituzione del mezzo e le

caratteristiche del nuovo mezzo.

7. La perdita della qualifica di Socio del Referente di uno o più posti hangar comporta la revoca di tutti i posti hangar a lui assegnati.
8. Il Referente di un posto assegnato per un dato mezzo, a pena della revoca del posto, dovrà esibire all'Acao, a semplice richiesta, idonea documentazione comprovante il fatto di essere proprietario o esercente del mezzo.
9. I costi annuali dei posti coperti, riportati nell'Allegato 3, non sono frazionabili né rimborsabili, anche in caso di inutilizzo parziale o totale, e devono essere saldati al Club dai Referenti entro il 31 gennaio di ogni anno o, se successiva, entro 15 giorni dall'assegnazione del posto. Per il solo primo anno solare (anno di prima assegnazione) il costo sarà ridotto del 50% nel caso in cui la data di decorrenza del posto assegnato sia successiva al 30 giugno. Il mancato pagamento della quota annuale sarà segnalato al Referente in forma scritta con apposito sollecito contenente l'indicazione di un nuovo termine di pagamento. L'eventuale mancato rispetto di questo ulteriore termine determina, a discrezione del Consiglio ACAO e senza la necessità di ulteriori comunicazioni al Referente, la perdita del posto con spostamento all'aperto (sul sedime aeroportuale) del mezzo eventualmente presente in hangar. In questo caso il Club non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni dovuti alla permanenza del mezzo all'aperto.
10. In caso di multiproprietà di un mezzo con posto in hangar, il Socio che detiene i rapporti con il Club ed effettua i pagamenti è sempre e solamente il Referente del posto.
11. I costi annuali di hangaraggio sono riportati nell'Allegato 3.
12. Il Consiglio ha la facoltà di chiedere al socio che ha presentato richiesta di un posto in hangar un assegno a garanzia di importo pari al costo annuale del posto richiesto. In questo caso, se il socio non consegna l'assegno nei termini richiesti, la sua domanda di posto in hangar non sarà accolta.
13. Il Club non è responsabile della custodia, degli eventuali danni causati da colpa, dolo, atti vandalici, furti o danni nella movimentazione, anche se avvenuti al di fuori degli orari di presenza del personale A.C.A.O.
14. Il Club si riserva di rivalersi sui Referenti di un posto in hangar nell'eventualità di danni arrecati alle proprietà del Club presenti nello stesso hangar.
15. A.C.A.O. invita i soci a prendere visione dei contratti assicurativi stipulati a protezione degli stabili e dei mezzi ricoverati nel sedime aeroportuale.

PARCHEGGIO E STAZIONAMENTO ALL'APERTO DI AEROMOBILI E CARRELLI

16. A.C.A.O. offre ai propri Soci, in regola con l'iscrizione ed il versamento della quota associativa, la possibilità di parcheggiare a pagamento i carrelli e gli aianti all'aperto nelle aree predisposte.
17. Le aree di parcheggio carrelli sono 3 (tre) e vengono identificate con le lettere A - B - C come raffigurato nell'Allegato 5.
18. Il posto carrello viene generalmente assegnato ad una specifica area senza ulteriori specificazioni di posto. Il Consiglio si riserva comunque la possibilità di assegnare ai carrelli posizioni specifiche.
19. Il parcheggio nella zona A viene assegnato ai richiedenti secondo l'anzianità di associazione. Il costo per il parcheggio annuale, diversificato per le aree A e B/C è riportato nell'Allegato 3 e deve essere corrisposto al Club dal proprietario/esercente del mezzo. Il pagamento non è frazionabile né rimborsabile anche in caso di inutilizzo parziale o totale e deve essere effettuato entro il 31 gennaio o, se successivo, entro 15

giorni dal primo giorno di parcheggio. I carrelli devono esibire sull'impennaggio di coda il bollino prova dell'avvenuto pagamento per l'anno in corso.

20. I carrelli e i mezzi lasciati all'aperto devono essere parcheggiati in modo da non costituire intralcio all'attività di volo, movimentazione e allo sgancio cavi e potranno essere spostati, anche in assenza del proprietario, per manutenzione o taglio erba in ogni momento e senza preavviso.
21. A.C.A.O. può rimuovere eventuali carrelli non in regola con il pagamento della quota parcheggio o non posizionati correttamente.
22. A.C.A.O. non risponde di eventuali furti o danni subiti dai mezzi durante la loro movimentazione o il loro stazionamento.
23. I mezzi lasciati montati devono essere picchettati preferibilmente nelle zone D ed E, come riportato nell'allegato 5.
24. I Soci proprietari o esercenti di aeromobili a motore parcheggiati all'aperto sul sedime aeroportuale, dopo 7 giorni di stazionamento, anche se non consecutivi, sono tenuti al pagamento di una tariffa giornaliera riportata nell'Allegato 3.

ALLEGATO 1

COMPOSIZIONE ORGANI E FIGURE RESPONSABILI

Presidente: Margherita Acquaderni.

Consiglio Direttivo: Paolo Fraenza (**vice Presidente**), Maurizio Alessandro, Andrea Ferrero, Piero Magnaghi, Enzo Provvidone.

Rappresentante di Specialità: Alberto Sironi.

Revisori Legali: Nando Zardin (Presidente), Claudio Alluvion, Mauro Brunazzo.

Segretario del consiglio: Maurizio Alessandro.

Direttore del Club e Operazioni volo ad interim : Alberto Balducci

Accountable Manager : Margherita Acquaderni

Maintenance Manager: Marco Malnati.

Deputy Maintenance Manager: Franco Poletti.

Certifying Staff: Fabio Rocca, Alessandro Squizzato.

Commissione Disciplinare: Presidente, Vice Presidente, Consigliere anziano

Commissione di Sicurezza: Safety Manager (se previsto), Vice Presidente (o Consigliere anziano), DOV, Addetto alla Sicurezza, Rappresentante Istruttori, Rappresentante Trainatori, Maintenance Manager

STATUTO ACAO

**STATUTO DELL'ASSOCIAZIONE
"AERO CLUB ADELE ORSI ASSOCIAZIONE
SPORTIVA DILETTANTISTICA" -
"ACAO ASSOCIAZIONE SPORTIVA
DILETTANTISTICA"**

TITOLO I

COSTITUZIONE E SCOPI

ART. 1

È costituita con sede in Varese via Lungo Lago di Calcinate 45 presso l'aeroporto "Adele e Giorgio Orsi", l'Associazione Sportiva Dilettantistica denominata "AERO CLUB ADELE ORSI ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA" in sigla "ACAO ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA".

L'Associazione "AERO CLUB ADELE ORSI ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA", più avanti chiamata per brevità semplicemente ACAO, esercita, senza fini di lucro, attività sportiva, culturale, didattica, turistica e promozionale nei settori:

- a) del volo a motore non acrobatico;
- b) del volo a vela non acrobatico;
- c) del volo acrobatico sia a motore sia a vela;
- d) del volo da diporto o sportivo a motore o con paramotore;
- e) del volo con aeromobili ad ala rotante;
- f) del paracadutismo;
- g) del pallone libero o dirigibile;
- h) della costruzione aeronautica amatoriale e del restauro di velivoli storici;
- i) del volo da diporto o sportivo privo di motore;
- j) dell'aeromodellismo.

Tali attività vengono definite successivamente con la parola "specialità" seguita dalla relativa specificazione.

In particolare, ACAO deve perseguire, nel quadro delle attività di cui al precedente comma, la formazione di una coscienza aeronautica della gioventù.

Inoltre ACAO promuove e incoraggia ogni altra forma di attività nel campo aeronautico sportivo e di volontariato nell'ambito della Protezione Civile e in ogni altro settore.

Svolge propaganda aeronautica, diffonde la cultura aeronautica e collabora con le pubbliche Autorità locale nello studio o nella risoluzione dei problemi di interesse, opera, comunque, al fine di sviluppare le attività aeronautiche in ogni loro aspetto.

ACAO può svolgere attività a favore di

Amministrazioni o Enti Pubblici, ai sensi dell'articolo 143, comma 3, lettera b), del Testo Unico delle Imposte sui Redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (T.U.I.R.) e della normativa vigente in materia.

ACAO può svolgere, entro i limiti prescritti dalla vigente legislazione, ogni attività connessa o finalizzata agli scopi istituzionali, sia direttamente, sia in forma partecipata. Potrà altresì svolgere attività di tipo commerciale purché in maniera accessoria e non prevalente rispetto l'attività istituzionale.

Per il perseguimento dei propri scopi ACAO aderisce all'Aero Club d'Italia (AeCI) e potrà collaborare con enti pubblici o privati al fine del conseguimento delle finalità statutarie. ACAO potrà inoltre dotarsi di eventuali regolamenti interni emanati nel rispetto del presente statuto e delle vigenti disposizioni legislative in materia di associazionismo e, in particolare, di quelle sportive dilettantistiche, nonché delle norme dell'ordinamento sportivo e dell'AeCI in quanto applicabili. ACAO si impegna, in virtù dell'affiliazione all'AeCI a conformarsi alle norme e alle direttive del CONI.

ACAO è Associazione Sportiva Dilettantistica e, in quanto tale, non può prevedere né effettuare, neanche in modo indiretto, distribuzione di utili, di avanzi di gestione, di fondi, di riserve e di capitale. Eventuali avanzi di gestione, eventualmente anche provenienti da attività commerciali legalmente consentite e gestite obbligatoriamente in contabilità separata, devono essere reinvestiti nel potenziamento dell'attività statutaria.

ACAO è soggetto di diritto privato. ACAO può assumere la forma di Associazione, di Società a responsabilità limitata (S.r.l.) o di Società cooperativa a responsabilità limitata (S.c.ar.l.), fermo restando il principio dell'assenza dei fini di lucro, dell'intrasmissibilità delle quote, del divieto di distribuzione degli utili sotto qualsiasi forma, nonché l'obbligo di devoluzione del patrimonio ad Associazioni analoghe in caso di scioglimento.

Il contributo associativo, annualmente versato dai soci, non è trasmissibile e non è rivalutabile.

Per ciascuna specialità, che abbia almeno dieci soci muniti del titolo aeronautico in corso di validità e che abbia almeno un socio effettivamente praticante ai sensi dell'art. 20, comma 1, n. 9 dello Statuto dell'Aero Club d'Italia, può essere costituita in ACAO apposita sezione di specialità,

I componenti di dette Sezioni eleggono, in riunioni separate da tenere prima delle Assemblee di cui al successivo articolo 9, un rappresentante di specialità membro del Consiglio Direttivo di ACAO ai sensi dell'art. 13, comma 1, n. 3 del presente statuto.

La durata dell'Associazione è a tempo indeterminato.

TITOLO II

SOCI

ART. 2

Possono diventare soci di ACAO:

- a) coloro che hanno conseguito una delle licenze o titoli aeronautici di seguito indicati, anche se scaduti di validità
 1. licenza di pilota di velivolo;
 2. licenza di pilota di elicottero;
 3. licenza di pilota di aliante;
 4. licenza di pilota di autogiro;
 5. licenza di pilota di dirigibile;
 6. licenza di pilota di pallone libero;
 7. licenza di paracadutista sportivo;
 8. attestato di idoneità al pilotaggio per il volo da diporto o sportivo (VDS);
 9. attestato di aeromodellista;
 10. licenza di operatore radiotelefonista di stazione aeronautica;
 11. altri che l'Assemblea dell'AeCI, su proposta del Consiglio Federale, deliberi di aggiungere;
- b) gli allievi aspiranti ai titoli aeronautici di cui alla precedente lettera a);
- c) altre persone interessate alle attività istituzionali, compresi gli operatori di autocostruzione aeronautica.

ACAO garantisce una disciplina uniforme dei rapporti associativi escludendo espressamente la temporaneità della partecipazione alla vita associativa.

I soci delle categorie a) e b) devono costituire la maggioranza dei soci iscritti ad ACAO.

È in facoltà di ACAO di conferire speciali distinzioni, diplomi e medaglie, nonché di proporre al Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia la nomina a Presidente Onorario e Socio onorario di ACAO.

I Soci d'onore nominati dall'Aero Club d'Italia sono soci dell'Aero Club con sede nella circoscrizione di loro residenza, con esonero dal pagamento del contributo associativo annuale.

Gli appartenenti alle Forze Armate, in possesso del titolo aeronautico, possono svolgere attività presso ACAO anche se privi della qualifica di socio.

Chi aspira ad ottenere la qualifica di socio deve presentare apposita domanda sottoscritta da due soci presentatori dello stesso ACAO.

Sull'accoglimento della domanda si pronuncia, con insindacabile giudizio, il Consiglio Direttivo di ACAO.

L'accoglimento della domanda deve essere

seguito dal versamento degli importi per la quota di prima ammissione, se stabilita, e per il contributo associativo annuo. L'iscrizione nel Libro dei Soci decorre dalla data di tale versamento.

ART. 3

Le misure delle quote di prima ammissione per i nuovi soci e del contributo associativo annuo sono fissate dal Consiglio Direttivo di ACAO con cadenza annuale.

Speciali facilitazioni possono essere previste per i soci minorenni, per i soci maggiorenni prima del compimento del 26° anno di età, per i soci che abbiano compiuto il 60° anno, per i soci con anzianità di iscrizione superiore ai venticinque anni, per i campioni di specialità nazionali o internazionali e per i disabili.

Il contributo associativo annuo deve essere versato entro il mese di gennaio di ogni anno.

Il mancato pagamento del contributo associativo annuale entro tale termine comporta l'automatica decadenza dalla qualità di socio.

È facoltà del Consiglio Direttivo di ACAO di riammettere i soci decaduti a norma del comma precedente, esentandoli dal pagamento della quota di ammissione.

ART. 4

I soci hanno diritto di partecipare alle attività di ACAO, di usufruire dei vantaggi derivanti dalla sua organizzazione e di godere dei benefici inerenti alla sua struttura.

Alle attività di ACAO possono partecipare, con particolari facilitazioni deliberate annualmente dal Consiglio Direttivo, i soci di altre Associazioni federate o di altri Enti aggregati all'Aero Club d'Italia.

ACAO, attraverso apposite convenzioni, può, anche indirettamente, intrattenere rapporti di collaborazione e scambio sia con altri Aero Club Federati o Enti aggregati all'Aero Club d'Italia, sia con enti pubblici o privati interessati alle attività istituzionali di ACAO.

ART. 5

La qualità di socio si perde per decadenza nel caso previsto dal precedente art. 3, comma 4, per volontarie dimissioni, per radiazione.

La radiazione è pronunciata dalla Commissione Permanente di Disciplina di ACAO. Il provvedimento di radiazione, passato in giudicato, comporta il divieto di associazione successiva presso altro Aero Club federato, Ente aggregato e Associazione Benemerita dell'AeCI.

La radiazione può essere revocata con delibera motivata del Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia, non prima che sia trascorso un biennio dalla data del provvedimento definitivo.

Contro i provvedimenti della Commissione Permanente di Disciplina è ammesso ricorso

rispettivamente, in relazione alla tipologia della fattispecie, al Collegio dei Probiviri ovvero agli Organi di Giustizia Federale dell'Aero Club d'Italia entro sessanta giorni dalla comunicazione dei provvedimenti stessi.

Il ricorso non sospende l'applicazione del provvedimento.

ART. 6

Hanno voto deliberativo nelle Assemblee e possono rivestire cariche sociali, salve le limitazioni previste dal successivo art. 22, i soli soci maggiorenni in regola con il pagamento della quota sociale.

I soci onorari nominati dall'Aero Club d'Italia possono partecipare alle Assemblee e rivestire cariche sociali.

Tutte le cariche sociali sono gratuite. Può, tuttavia, essere previsto, a carico di ACAO, un rimborso per le spese documentate effettivamente sostenute da parte del Presidente e dei componenti degli Organi di ACAO per l'esercizio del loro mandato.

TITOLO III

ORGANI DELL'AERO CLUB

Capo I

GENERALITÀ

Gli Organi di ACAO sono:

- l'Assemblea;
- il Consiglio Direttivo;
- il Presidente;
- la Commissione Permanente di Disciplina;
- il Collegio dei Revisori Legali.

Tutte le cariche sociali sono elettive.

Capo II

ASSEMBLEA

ART 8

L'Assemblea è l'organo di indirizzo politico-strategico di ACAO.

Compongono l'Assemblea e hanno in essa diritto di intervento e di voto:

- il Presidente di ACAO, che la presiede;
- i membri del Consiglio Direttivo;
- tutti i soci, fatte salve le limitazioni di cui al precedente art. 6.

Ogni socio può esprimere un solo voto.

L'Assemblea è sovrana per il conseguimento degli scopi sociali e può essere convocata in sessione ordinaria o straordinaria.

ART. 9

L'Assemblea è convocata dal Presidente di ACAO.

L'Assemblea è convocata in sessione ordinaria:

- a) entro il mese di marzo per deliberare sul conto consuntivo e sulla relazione delle attività svolte nell'anno precedente;
- b) entro il mese di ottobre per deliberare sul bilancio preventivo e sul programma di massima per l'anno successivo;
- c) per deliberare su tutte le materie che ad essa vengano sottoposte dal Consiglio Direttivo;
- d) per eleggere, mediante voto segreto, il Presidente di ACAO, i membri del Consiglio Direttivo e i membri del Collegio dei Revisori Legali scelti tra i soci, muniti di adeguata qualificazione.

L'Assemblea è convocata in sessione straordinaria:

- a) per deliberare lo scioglimento di ACAO ai sensi del successivo art. 29;
- b) per deliberare eventuali modifiche straordinarie;
- c) in tutti gli altri casi per cui non è prevista la sessione ordinaria.

ART. 10

L'Assemblea è, altresì, convocata ogni qualvolta il Consiglio Direttivo lo ritenga necessario, o, su richiesta motivata e corredata da ordine del giorno, da almeno la metà più uno degli aventi diritto al voto.

ART. 11

La convocazione dell'Assemblea è effettuata con avviso esposto nella sede sociale almeno venti giorni prima della data fissata per la riunione dell'Assemblea e con invito spedito mediante mail o lettera raccomandata con avviso di ricevimento, a tutti i soci, almeno quindici giorni prima di quello fissato per l'adunanza.

L'avviso e l'invito devono indicare il tipo di assemblea, ordinaria o straordinaria, gli argomenti posti all'ordine del giorno, la data, l'ora e il luogo della riunione in prima e in seconda convocazione.

La riunione in seconda convocazione non può avere luogo prima che siano trascorse 24 ore e non oltre trenta giorni dalla data fissata per la prima convocazione.

Non sono ammesse deleghe per l'esercizio del diritto di voto.

ART. 12

L'Assemblea ordinaria è regolarmente costituita, in prima convocazione, con la presenza di almeno la metà più uno dei soci e, in seconda convocazione,

qualunque sia il numero dei soci presenti.

L'Assemblea straordinaria è regolarmente costituita, in prima convocazione, con la presenza di almeno la metà dei soci e, in seconda convocazione, con almeno la presenza di un terzo dei componenti con diritto al voto. Salvo che sia diversamente disposto dal presente Statuto, le deliberazioni dell'Assemblea ordinaria e straordinaria, sono prese a maggioranza dei presenti aventi diritto al voto.

Per lo scioglimento di ACAO e la devoluzione del patrimonio, l'Assemblea straordinaria delibera invece con il voto favorevole di almeno tre quarti dei soci.

Per le elezioni dei organi di cui all'art. 9, lettera d), le votazioni avvengono mediante scheda segreta a maggioranza relativa dei voti validamente espressi.

Capo III

CONSIGLIO DIRETTIVO

ART. 13

Il Consiglio Direttivo di ACAO è composto:

1. dal Presidente di ACAO che lo presiede e lo convoca;
2. da cinque Consiglieri eletti dall'Assemblea, tra i quali il Presidente nomina un Vice Presidente;
3. da un Consigliere per ognuna delle sezioni di specialità, previste all'art. 1 del presente statuto.

I Consiglieri di cui al precedente punto 3 vengono eletti ai sensi del penultimo comma dell'art. 1 del presente statuto e sulla base delle norme regolamentari specifiche emanate dell'Aero Club d'Italia.

Si verifica la decadenza del Consigliere di Specialità al verificarsi della mancanza anche di uno solo dei requisiti di cui all'art. 1 del presente Statuto.

I Consiglieri durano in carica 4 anni e possono essere rieletti.

Il Consigliere di una nuova sezione di specialità, eletto nel quadriennio in corso, termina il proprio mandato allo scadere del Consiglio Direttivo.

Il Consiglio Direttivo si riunisce presso la sede sociale o presso altro luogo indicato nell'avviso di convocazione purché entro il territorio provinciale ove ha sede ACAO.

Esso deve essere convocato per iscritto, anche a mezzo telefax o messaggio di posta elettronica, almeno 48 ore prima del giorno fissato per la riunione, indicando il luogo, la data e l'ora della convocazione, nonché l'ordine del giorno.

ART. 14

Il Consiglio Direttivo è l'Organo di esecuzione delle decisioni dell'Assemblea e delibera su tutte le materie non espressamente riservate alla

competenza dell'Assemblea.

Predisporre i bilanci preventivi e consuntivi.

Per la validità delle riunioni del Consiglio Direttivo occorre la presenza della maggioranza dei componenti. Le deliberazioni sono adottate a maggioranza dei presenti; in caso di parità prevale il voto di chi presiede.

Capo IV

PRESIDENTE

ART. 15

Il Presidente di ACAO è eletto dall'Assemblea di ACAO stesso fra i soci che siano titolari di tessera FAI in corso di validità o che lo siano stati per almeno due anni nell'ultimo decennio.

Il Presidente dura in carica 4 anni.

Il Presidente è eleggibile per non più di tre mandati consecutivi.

ART. 16

Il Presidente di ACAO ha la legale rappresentanza di ACAO stesso.

Il Presidente sovrintende all'attività di ACAO, convoca le riunioni degli organi collegiali e ne fissa l'ordine del giorno, vigila sull'attuazione delle deliberazioni collegiali.

Al presidente medesimo spettano le funzioni apicali di programmazione, indirizzo e controllo dell'intera attività di ACAO.

Il Presidente è competente a deliberare, in caso di indifferibilità ed urgenza, i provvedimenti che si rendessero necessari, da presentare alla ratifica del Consiglio Direttivo alla prima riunione utile.

In caso di assenza o di impedimento, il Presidente è sostituito dal Vicepresidente.

Il Presidente può delegare al Vicepresidente o a un membro del Consiglio Direttivo la firma degli atti di ordinaria amministrazione.

Il Presidente può delegare il Vicepresidente o un membro del Consiglio Direttivo a presiedere l'Assemblea.

Capo V

COMMISSIONE PERMANENTE DI DISCIPLINA

ART. 17

La Commissione Permanente di Disciplina è composta dal Presidente di ACAO, che la presiede, dal Vicepresidente e dal Consigliere più anziano di età.

Le infrazioni di carattere disciplinare delle quali possono essere chiamati a rispondere i soci si prescrivono al termine del quarto anno successivo a quello in cui è stato posto in essere l'ultimo atto integrante le infrazioni stesse.

Il Presidente di ACAO contesta, dalla conoscenza

del fatto, gli addebiti al socio con lettera raccomandata con avviso di ricevimento, assegnandogli un termine non inferiore a 15 giorni per le controdeduzioni. Trascorso tale termine, anche in assenza di controdeduzioni del socio, la Commissione può comminare sanzioni dei confronti del socio che abbia:

- a) compiuto atti disonorevoli;
- b) mancato ai doveri sociali;
- c) compiuto atti di indisciplina di volo;
- d) compiuto violazioni sportive;
- e) danneggiato, in qualunque modo, l'interesse materiale o l'immagine, il prestigio, il buon nome di ACAO;
- f) compiuto atti diretti a turbare l'ordinato svolgimento delle attività sociali.

La Commissione, se riconosce la responsabilità del socio, infligge le seguenti sanzioni:

1. Il rimprovero scritto.
2. La sospensione fino a un anno.
3. La radiazione.

Le decisioni della Commissione sono comunicate al socio con lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

L'azione disciplinare nei confronti del Presidente di ACAO può essere promossa solo da parte del Consiglio Direttivo con decisione unanime del Vicepresidente e dei Consiglieri.

In tal caso i motivi dell'incolpazione saranno trasmessi al Presidente dell'Aero Club d'Italia che li sottoporrà, rispettivamente, agli organi della Giustizia Federale o al Collegio dei Proviviri dell'Aero Club d'Italia, ai sensi dell'art. 27 dello Statuto dell'Aero Club d'Italia.

Le decisioni sono ricorribili davanti al Collegio dei Proviviri dell'Aero Club d'Italia, se trattasi di violazioni di carattere sociale, e davanti agli organi di Giustizia Federale dell'Aero Club d'Italia, se trattasi di altri illeciti, entro novanta giorni dalla notifica del provvedimento.

Qualora l'azione disciplinare sia intrapresa nei confronti di un altro membro della Commissione Permanente di Disciplina, diverso dal Presidente di ACAO, nella commissione medesima, in sostituzione del componente incolpato, subentrerà il secondo consigliere più anziano di età.

ART 18

Contro i provvedimenti della Commissione Permanente di Disciplina è ammesso ricorso, rispettivamente al Collegio dei Proviviri ovvero agli Organi di Giustizia Federale dell'Aero Club d'Italia, in relazione alla tipologia della fattispecie, entro novanta giorni dal ricevimento della comunicazione della decisione. Il ricorso non sospende l'applicazione del provvedimento disciplinare.

Le parti possono essere assistite da avvocati o da soci di Aero Club federati, di Enti aggregati e di Associazioni benemerite.

La decisione del Collegio dei Proviviri e degli Organi di Giustizia federale è provvedimento definitivo e prevede la liquidazione delle eventuali spese sostenute per il giudizio.

Capo VI

COLLEGIO DEI REVISORI LEGALI

ART. 19

Il controllo dell'amministrazione di ACAO è affidato ad un Collegio di Revisori Legali, composto da tre Revisori eletti dall'Assemblea dello stesso ACAO, i quali eleggono, tra di loro, il Presidente del Collegio.

Essi durano in carica quattro anni e possono essere rieletti.

I Revisori esaminano i bilanci, i conti consuntivi, i registri delle deliberazioni, gli atti giustificativi delle spese e la contabilità, presentando le loro relazioni con le conclusioni e le proposte al Consiglio Direttivo e all'Assemblea.

I verbali delle riunioni del Collegio dei Revisori Legali devono essere raccolti in apposito registro custodito presso la sede di ACAO.

I Revisori Legali assistono alle riunioni dell'Assemblea e del Consiglio Direttivo senza diritto di voto.

Capo VII

SOSTITUZIONE NEGLI ORGANI COLLEGIALI DECADENZE E DIMISSIONI

ART. 20

In caso di dimissioni, morte, inabilitazione o interdizione di alcuni membri, anche in tempi diversi, ma prima dell'assemblea elettiva, fino alla metà dei componenti di qualunque Organo Collegiale, si provvede alla loro sostituzione, alla prima assemblea utile successiva, mediante elezione di tanti nuovi membri, i quali resteranno in carica fino alla data di naturale scadenza dell'organo di appartenenza.

In caso di dimissioni, morte, inabilitazione o interdizione, anche in tempi diversi, ma prima dell'assemblea elettiva, della maggioranza dei componenti di qualunque Organo Collegiale, si verifica la decadenza dello stesso.

La decadenza del Consiglio Direttivo non comporta la decadenza del Presidente di ACAO.

L'assemblea per l'elezione dei nuovi organi è fissata in prima convocazione non più tardi di novanta giorni dalla decadenza.

La mancata convocazione dell'Assemblea entro tale termine comporta la decadenza del Presidente e del Consiglio Direttivo.

In tal caso l'Aero Club d'Italia provvederà a nominare un commissario straordinario per la convocazione dell'Assemblea di ACAO.

La decadenza, per qualsiasi causa, di un organo di ACAO, salvo quanto previsto nel successivo art. 21, non comporta la decadenza degli altri organi.

In tal caso, si fa luogo al rinnovo, fino alla scadenza dell'organo decaduto.

ART. 21

In caso di dimissioni, morte, inabilitazione o interdizione del Presidente di ACAO si verifica l'automatica e contemporanea decadenza del Consiglio Direttivo.

In tale caso il Consiglio Direttivo e il Presidente, se dimissionario, restano in carica per il disbrigo degli affari correnti fino all'elezione dei nuovi organi da parte dell'Assemblea di ACAO, che deve essere indetta con avviso di convocazione inviato entro quindici giorni dalla data di cessazione.

In caso di morte del Presidente, assume le funzioni per il disbrigo degli affari correnti il Vice Presidente o in mancanza il consigliere più anziano di età e, in caso di parità, il più anziano di età.

La data dell'Assemblea deve essere fissata, in ogni caso, entro quarantacinque giorni dalla cessazione dalla carica.

ART. 22

Alle cariche associative possono accedere solo i soci di ACAO.

Non possono coprire cariche elettive:

1. Coloro che non siano cittadini dell'U.E. maggiorenni;
2. Coloro che risultino colpiti da interdizione, inabilitazione, fallimento o condanna a pena detentiva per delitti non colposi; a tal fine, l'applicazione della pena su richiesta dell'imputato è equiparata alla condanna;
3. Coloro che siano stati assoggettati, da parte dell'Aero Club d'Italia, oppure da parte del Comitato Olimpico Nazionale Italiano o di una sua Federazione, a squalifiche o a inibizioni complessivamente superiori a sei mesi;
4. Coloro che comunque siano interessati in attività privata, industriale o commerciale effettuata per o in concorrenza con l'Aero Club d'Italia e/o gli Aero Club federati, Enti Aggregati e le Associazioni benemerite.

L'appartenenza a un organo dell'Aero Club d'Italia o alle STS è incompatibile con qualunque carica elettiva nell'ambito di ACAO.

In caso di elezioni in ambito centrale, i candidati per i quali si determinasse tale incompatibilità, decadranno automaticamente dalla carica periferica già rivestita.

Qualunque carica elettiva presso ACAO è incompatibile con cariche elettive presso altro Aero Club federato o altre associazioni sportive

dilettantistiche nell'ambito della medesima federazione sportiva o disciplina associata se riconosciute dal CONI, ovvero nell'ambito della medesima disciplina facente capo ad un ente di promozione sportiva.

TITOLO IV

AMMINISTRAZIONE

ART. 23

Il Patrimonio di ACAO è costituito:

- a) da tutti i beni mobili e immobili e dagli altri valori di proprietà di ACAO;
- b) dai beni mobili e immobili dei quali ACAO divenisse, a qualsiasi titolo, proprietario.

Il patrimonio sociale deve essere utilizzato, secondo le leggi vigenti, nel modo più opportuno per il conseguimento delle finalità di ACAO.

ACAO ha patrimonio proprio, distinto da quello dell'Aero Club d'Italia, e gode, rispetto a quest'ultimo, di piena autonomia nel presente statuto.

ART. 24

Le entrate dell'Aero Club sono costituite:

- a) dalle rendite patrimoniali;
- b) dalle quote di ammissione per i nuovi soci, dai contributi associativi annuali, da ogni altro contributo ordinario e/o straordinario dei soci;
- c) dai contributi volontari e dalle donazioni di persone o Enti pubblici e privati;
- d) da proventi derivanti dall'attività istituzionale e da altre attività consentite;
- e) dai fondi introitati a seguito di raccolte pubbliche occasionalmente svolte da ACAO in presenza di ricorrenze o campagne di sensibilizzazione e per i quali deve essere redatto e conservato il rendiconto di cui all'art. 8 del D.Lgs. 4 dicembre 1997, n° 460;
- f) da eventuali contributi dell'AeCI e di altre Amministrazioni pubbliche per lo svolgimento convenzionato o in regime di accreditamento di cui all'art. 9 del D.Lgs. 7 dicembre 1993, n° 517.

ART. 25

I fondi occorrenti per l'ordinaria gestione sono depositati presso uno o più Istituti di credito, motivatamente scelti dal Consiglio Direttivo, con criteri di massima trasparenza.

I prelevamenti sono effettuati a firma del Presidente o di un suo delegato.

ART. 26

L'esercizio finanziario coincide con l'anno solare.

Il Consiglio Direttivo predispose il bilancio preventivo entro il 31 ottobre e il conto consuntivo entro il 31 marzo e li sottopone per l'approvazione all'Assemblea.

Ai bilanci e conti di cui al comma precedente va data adeguata pubblicità tra i soci e gli aventi diritto.

Essi sono inviati all'Aero Club d'Italia entro venti giorni dalla data di approvazione.

ART. 27

Presso ACAO devono essere conservati i registri previsti dalla legislazione vigente e dal presente Statuto, ed in ogni caso:

- a) il Libro dei Verbali dell'Assemblea;
- b) il Libro dei Verbali del Consiglio Direttivo;
- c) il Libro dei Verbali del Collegio dei Revisori Legali;
- d) il Libro dei Verbali della Commissione Permanente di Disciplina;
- e) il Libro dei Soci, che deve essere aggiornato trimestralmente e che può anche essere tenuto in formato elettronico ma stampabile a semplice richiesta e, comunque, almeno annualmente entro il termine del 28 febbraio dell'anno successivo.

I suddetti libri devono essere tenuti in conformità alla normativa vigente.

TITOLO V

ATTIVITÀ SPORTIVA

ART. 28

L'attività sportiva è definita ai sensi dell'art. 43 dello Statuto dell'Aero Club d'Italia.

Ogni anno, entro i termini indicati dall'Aero Club d'Italia, ACAO sottopone allo stesso Aero Club d'Italia le proposte concernenti l'attività sportiva, per il loro coordinamento nel quadro dell'attività sportiva nazionale.

Il Presidente di ACAO propone all'Aero Club d'Italia, per la successiva nomina da parte del Consiglio Federale, i nominativi dei Giudici Sportivi.

TITOLO VI

SCIoglimento dell'Aero Club o degli Organi Sociali

ART. 29

ACAO si scioglie ai sensi dell'art. 12 secondo comma del presente statuto.

Lo scioglimento di ACAO, inoltre, può essere deliberato dal Consiglio Federale dell'AeCI, per gravi motivi, su proposta del Presidente dell'Aero Club d'Italia o dei due terzi dei soci riuniti in Assemblea.

In caso di scioglimento, l'Aero Club d'Italia provvede alla nomina di un Commissario liquidatore e indica l'Associazione, dalle analoghe finalità, cui devolvere il patrimonio, sentito l'organismo di controllo di cui all'art. 3, comma 190, della Legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modifiche,

I Revisori Legali, in carica al momento della messa in liquidazione, continuano a esercitare le proprie funzioni fino al termine delle operazioni relative.

ART. 30

Per gravi motivi, su proposta del Presidente dell'AeCI, o a richiesta della metà più uno dei soci di ACAO aventi diritto al voto, il Consiglio Federale dell'AeCI può sfiduciare gli Organi di ACAO e nominare un Commissario straordinario, il quale assume i poteri degli Organi disciolti.

Il Commissario resta in carica per sei mesi con poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, per provvedere alla ricostituzione degli organi disciolti. Tale termine può essere prorogato, in caso di necessità, dal Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia secondo le esigenze.

TITOLO VII

SCISSIONE DI UN AERO CLUB LOCALE

ART. 31

In caso di scissione di un Aero Club locale plurispecialistico in più Aero Club locali, il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia, se richiesto da una o più parti, nomina un commissario *ad acta* che dirime le controversie relative all'assegnazione del passivo e del patrimonio sociale.

Il commissario procede alla formazione di una situazione patrimoniale alla data della scissione e assegna i beni costituenti l'attivo patrimoniale e i debiti costituenti il passivo, tenendo conto della loro destinazione d'uso, del numero dei soci praticanti le singole specialità e dell'ammontare delle quote sociali pagate dalle varie categorie di soci nel decennio precedente la scissione.

Art. 32

Il presente Statuto deve essere osservato come atto fondamentale di ACAO. Per quanto non vi viene espressamente previsto si fa riferimento alle vigenti disposizioni legislative in materia di associazionismo e, in particolare, a quello sportivo dilettantistico, nonché alle norme dell'ordinamento sportivo e dell'AeCI, in quanto

DISPOSIZIONI PERMANENTI IN MATERIA DI SAFETY (SICUREZZA A TERRA ED IN VOLO)

- ❖ Il DOV e tutti i Soci debbono attenersi a quanto prescritto dal Regolamento UE 996/2010 e dai Decreti Legislativi in tema di Sicurezza del volo e comunicare (o far comunicare dal club) tempestivamente all'ANSV (*entro 60 minuti*) gli eventi classificabili come "inconvenienti gravi" o come "incidenti volo", secondo il formato personalizzato per l'A.C.A.O. (Allegati 6, 7, 8).
- ❖ L'ACAO adotta il principio della JUST CULTURE (Allegato 11) recepito in base al Regolamento UE 376/2014 concernente la segnalazione obbligatoria, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile ed il Regolamento in esecuzione UE 2015/1018 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile (Allegato 12) che devono essere obbligatoriamente segnalati all'autorità nazionale **ENAC** tramite modulo di segnalazione elettronico e-MOR.
Le segnalazioni di "eventi" relativi ad errori onesti commessi dal pilota, devono essere tenute confidenziali e non possono essere oggetto di punizioni o sospensioni dall'attività di volo; pertanto queste non andranno mai trasmesse alla COMMISSIONE DI DISCIPLINA che continuerà a pronunciarsi in merito alle indiscipline di volo commesse deliberatamente ed eventuali membri di entrambe le COMMISSIONI (SICUREZZA e di DISCIPLINA) hanno l'obbligo della riservatezza.
L'ACAO si impegna a garantire l'anonimato secondo lo spirito del citato Regolamento Europeo.
- ❖ I Soci, il **CAPO LINEA** e gli AIUTI di LINEA debbono riferire al DOV e compilare l'apposito modulo di "evento" (Allegato 13), rilevante dal punto di vista della sicurezza a terra ed in volo, di cui sono venuti a conoscenza dall'interessato, da terze persone o perchè diretti testimoni dell'accaduto.
- ❖ Il **CAPO LINEA** ha l'obbligo, a norma dell'articolo 4 del Regolamento UE 376/2014 punto 6. Paragrafo d) ed e) in qualità di "persona che svolge una funzione...quale addetto al servizio di informazione di volo..." e di "persona che svolge una funzione connessa con la gestione della sicurezza di un aeroporto...", di segnalare al DOV su apposito modulo tutti gli "eventi" specificati nel Regolamento di Esecuzione UE 2015/1018 in Allegato I ("eventi" collegati all'impiego dell'aeromobile), in Allegato III ("eventi" relativi a servizi di navigazione aerea e alle pertinenti installazioni), in Allegato IV ("eventi" relativi ad aeroporti e servizi a terra), in Allegato V punto 1. ("eventi" relativi ad aeromobili diversi dagli aeromobili a motore complessi....) per tutti gli aeromobili in transito sul sedime aeroportuale ma diversi dagli alianti (escluso gli ultraleggeri) ed infine in Allegato V punto 2. per gli "eventi" che riguardano gli alianti.
- ❖ Il **MAINTENANCE MANAGER, il DEPUTY MAINTENANCE MANAGER e i CERTIFYING STAFF** hanno l'obbligo, a norma dell'articolo 4 del Regolamento UE 376/2014 punto 6. Paragrafo b) e c) in qualità di "personale addetto alla progettazione, alla costruzione, al monitoraggio continuo dell'aeronavigabilità, alla manutenzione o alla modifica di un aeromobile, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso" e di "personale che firma un certificato di revisione dell'aeronavigabilità o un certificato di riammissione in servizio di un aeromobile, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso" di segnalare al DOV, e/o di propria iniziativa, ogni "evento" specificato nel Regolamento di Esecuzione UE

2015/1018 in Allegato II di cui è diretto testimone, ritenuto rilevante dal punto di vista della Sicurezza.

- ❖ Il DOV valuterà se sussistono i requisiti per procedere a trasmettere obbligatoriamente l'“evento” all'ENAC entro 72 ore tramite modulo e-MOR (secondo il Regolamento UE 376/2014), oppure ad analizzare gli episodi in seno alla Commissione di Sicurezza al fine di svolgere l'opera di analisi e valutazione dei rischi e formulare proposte per il Consiglio ACAO.
- ❖ Il DOV avrà cura di registrare, in apposita banca dati ACAO, tutti gli “incidenti di volo” e gli “inconvenienti gravi” comunicati ad ANSV, nonché tutti gli “eventi” pervenuti dai Soci e dal CAPO LINEA e rilevanti dal punto di vista della sicurezza ed inviati ad ENAC. Questi dati saranno utilizzati da ACAO per analisi statistica, studio ed azione di prevenzione incidenti ad opera della Struttura di Sicurezza Volo ACAO e della Commissione di Sicurezza.
- ❖ E' infine data la possibilità ai Soci di comunicare direttamente con Sicurezza Volo ACAO, anche in forma anonima, tramite il modulo confidenziale (CONDOR) in Allegato 9, da depositare nella cassetta ROSSA. Inoltre è disponibile un modulo di comunicazione con la SV per porre quesiti, fare osservazioni o proposte relative alla Sicurezza Volo (Allegato 10).
- ❖ Ogni Socio testimone oculare di un qualsiasi evento degno di nota per la sicurezza del volo, si impegna a riferire al DOV quanto osservato e di **non pubblicare alcun materiale video o fotografico sui mezzi di informazione pubblica e social network, senza aver ricevuto una preventiva autorizzazione scritta dall'A.C.A.O.**
- ❖ È politica del Club ricercare la massima attenzione alla sicurezza a terra e in volo tramite l'adozione di accorgimenti tecnici e tecnologici: bande adesive colorate anticollisione e dispositivi Flarm. **Qualunque tipo di aeromobile con base di armamento a Calcinato deve essere munito di apparato anticollisione Flarm compatibile.**

LINEA ACAO

PRINCIPALI COMPITI, DOTAZIONI E ALTRE INDICAZIONI

DOV

- E' responsabile della Linea Volo
- Identifica i potenziali Capolinea tra i Soci
- Effettua un ciclo di lezioni teoriche in aula e dimostrative in Linea Volo
- Interviene nelle attività di Linea ogniqualvolta lo ritiene necessario
- Organizza lezioni teoriche e pratiche di uso dei mezzi di soccorso (estintori e mezzo antincendio)
- Organizza una esercitazione annuale di simulazione d'incidente sul campo

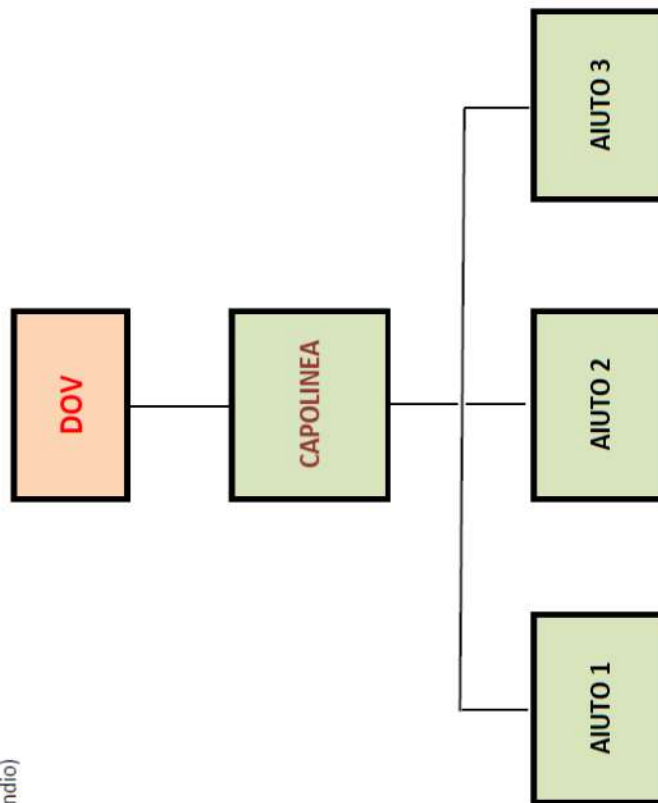
CAPOLINEA

- Ubicazione: in nuova Biga lato manica a vento
- Scelto tra una rosa di nomi identificati dal DOV
- Dotazione:
 - Radio fissa
 - Tabella registrazione decolli/atterraggi
 - Tablet (se del caso)
 - Binocolo
 - Megafono
- Compiti:
 - Gestione della Radio
 - Gestione addetti alla Linea (Aiuti)
 - Registrazione decolli/atterraggi
 - Può autonomamente chiedere, se necessario, l'aiuto di altri Soci

AIUTO 1

- Scelto dal Capolinea
- Dotato di radio portatile
- Supporta il Capolinea sostituendolo quando necessario
- Sviluppa con gli altri Aiuti 2 e 3 le attività di linea

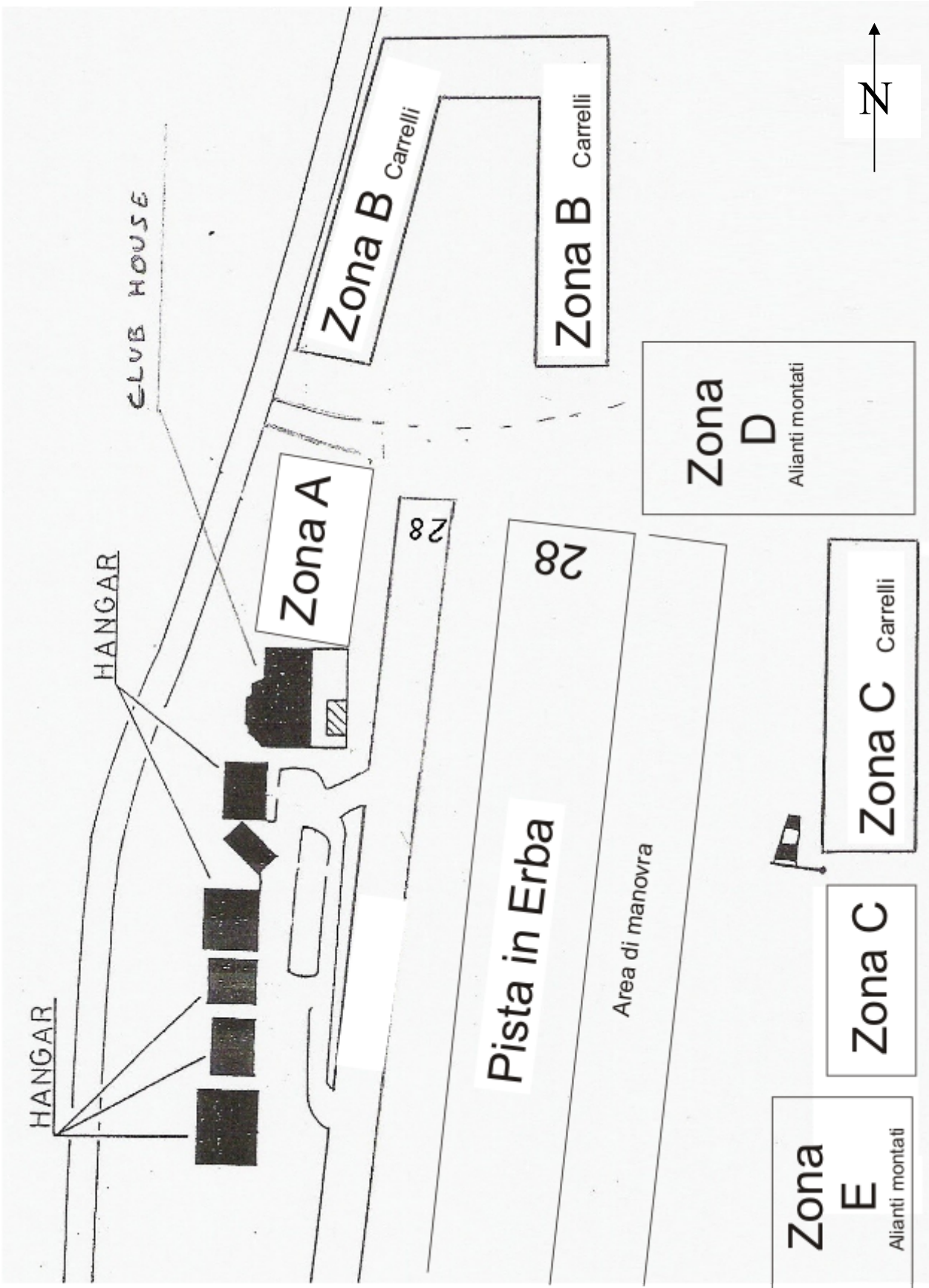
SCHEMA ORGANIZZATIVO



MODULO PROMEMORIA LINEA

1. Il Capolinea riceve istruzioni dal Dov sulla matrice del rischio. In caso di dubbi il Capolinea richiede istruzioni al DOV.
2. Ore 8:30: Il Capolinea ritira il seguente materiale in segreteria e organizza la Linea.
 - a) Matrice del rischio
 - b) Radio mobile
 - c) Tabella registrazione decolli/atterraggi
 - d) modulo annotazioni
 - e) giubbini alta visibilità per tutti i componenti della Linea
3. Ore 09:30: il Capolinea ritira in segreteria il *modulo assegnazione alianti* e assegna subito gli alianti e gli orari di decollo secondo l'ordine di prenotazione.
4. Linea Volo effettua la passeggiata anti FOD (Foreign Object Damage).
5. Movimentazione alianti del Club eseguita possibilmente a mano salvo per i Duo Discus per cui è consentito l'utilizzo delle Jeep ma con due uomini alle estremità delle ali.
6. Movimentazione mezzi in pista e raccordi va coordinata con la Linea di Volo o col DOV.
7. Linea Volo o il DOV possono autorizzare attraversamento pista a 90° con l'asse pista, con la radio dell'aliante o una portatile accesa e con il volume al massimo.
8. Ogni altro attraversamento pista è subordinato all'autorizzazione del Capo Linea salvo giro lungo perimetro da Est.
9. È vietato parcheggiare gli automezzi privati nell'area antistante gli hangar, antistante il bar e nell'area della biga (a Sud dei carrelli zona A). Vigè il divieto di animali liberi.
10. Capo Linea responsabile nei confronti del DOV di avere in linea volo solo personale dedicato strettamente alle operazioni volo e munito di giubbino ad alta visibilità.
11. Il pilota che si inserisce in decollo dovrà registrare i suoi dati sulla tabella in Biga.
12. Le comunicazioni radio della Linea Volo dovranno essere concentrate sulle operazioni di decollo, controllo sottovento, finale, atterraggio e traiettoria di decelerazione in pista fino al completo arresto del mezzo.
13. Dopo l'atterraggio il pilota deve lasciare la radio accesa ad alto volume fino alla completa rimozione dell'aliante dalla pista e dalle aree di manovra.
14. La linea vigilerà che ogni aeromobile con base di armamento a Calcinatè sia munito di apparato anticollisione Flarm.
15. A fine giornata i Soci addetti al servizio di linea, dopo aver verificato il rientro di tutti gli alianti in volo, dovranno concordare col DOV la chiusura dell'attività.
16. Le comunicazioni radio devono essere concise ed essenziali con carattere puramente informativo e devono essere finalizzate al mantenimento di un elevato grado di sicurezza.
17. Si ricorda che il Direttore del Club è la figura di riferimento per ogni problema che dovesse insorgere durante l'effettuazione del servizio di linea.

ALLEGATO 4



ALLEGATO 5

Aspetti normativi di Sicurezza Volo

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ANSV ha pubblicato un documento esplicativo riguardante l'attuazione del Regolamento UE 996/2010 e la relativa disciplina sanzionatoria sancita nel Decreto Legislativo del 14 gennaio 2013, n. 18.

Il documento dell'ANSV spiega quali sono le nuove disposizioni in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Le finalità della nuova normativa sono rivolte al miglioramento della sicurezza del settore aereo e alla promozione di un ambiente non repressivo che faciliti la segnalazione spontanea di eventi, promuovendo il principio della "giusta cultura" (Regolamento UE 996/2010 Art 1 e "considerazione 24").

Perché ci riguarda:

La normativa fa riferimento ad eventi associati all'impiego di un aeromobile (Regolamento UE 996/2010 Art 2, para 1-Definizioni) e l'aliante è un'aerodina, cioè un aeromobile più pesante dell'aria. Come aviazione turistico-sportiva facciamo parte dell'aviazione civile e quindi rientriamo pienamente nel campo di applicazione delle nuove norme.

L'ANSV, dal canto suo, nei rapporti annuali sulla sicurezza dell'aviazione civile, annovera anche gli incidenti di alianti sotto la voce aviazione generale (aviazione turistico-sportiva).

Cosa dobbiamo fare:

Gli obblighi derivanti per legge sono quelli della tempestiva comunicazione di incidente o inconveniente grave all'ANSV entro i termini prescritti di 60 minuti (D.L. 14 gennaio 2013). È fatto obbligo di proteggere le prove (compresi i registratori di volo) ed il luogo dell'incidente, fino all'arrivo degli investigatori di sicurezza (Art. 13 Regolamento UE e Art. 4 del D.L.).

Chi deve comunicare:

Le "persone coinvolte" hanno l'obbligo di comunicare in forma diretta o tramite la propria organizzazione con il mezzo più celere possibile: e-mail, fax, telefono (in futuro sms).

L'elenco delle persone coinvolte allarga molto il perimetro dei soggetti istituzionali sanciti dal Codice della Navigazione agli articoli 828 e 829 (Direttore di aeroporto, ente del servizio assistenza al volo, autorità di pubblica sicurezza, ogni altra pubblica autorità).

Ora infatti sono tenuti a segnalare tempestivamente all'ANSV: il proprietario, un membro di equipaggio, l'esercente, ogni persona coinvolta nella manutenzione, progettazione, costruzione dell'aeromobile, ogni persona coinvolta nell'addestramento del suo equipaggio, qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbiano fornito servizi all'aeromobile, ed infine il personale ENAC ed EASA.

L'omessa tempestiva comunicazione dell'evento all'ANSV dà origine alla sanzione amministrativa pecuniaria sancita dall'ANSV e approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, sentiti i pareri dei Ministeri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti.

Ogni persona coinvolta in grado di fornire notizie rilevanti su un determinato evento è tenuto al vincolo del segreto professionale (Regolamento UE 996/2010 Art. 15).

ALLEGATO 7



ESEMPI DI EVENTI DA SEGNALARE ALLA ANSV



Gli eventi elencati sotto sono tipici esempi di inconvenienti gravi. L'elenco non è esaustivo e sarà probabilmente oggetto di un aggiornamento a breve. Lo si riporta quindi a titolo indicativo.

- Perdita di controllo direzionale entro la quota di emergenza, in decollo al traino tale da richiedere uno sgancio anticipato.
- Traino interrotto da trancio cavo.
- Perdita di controllo di traiettoria durante il traino tale da assumere una posizione troppo alta rispetto al velivolo trainatore e giudicata pericolosa.
- Per alianti self launch, qualsiasi avaria al motore durante il decollo o la salita che ha richiesto un rientro immediato o un atterraggio fuori campo.
- Impossibilità dell'aliante di sganciare il cavo.
- Decollo con pivottante o con diruttori chiusi ma non bloccati.
- Manovra di scampo per evitare una collisione se essa è risultata "scoordinata" e ha portato l'aliante ad assumere un assetto di volo incontrollato (es: stallo, vite o spirale picchiata).
- Windshear che ha causato un assetto inusuale durante il veleggiamento sul costone.
- Presenza di fumo in cabina o principio d'incendio a bordo.
- Blocco dei comandi per presenza di oggetti liberi in cabina.
- Inabilità fisica temporanea per malessere del pilota: sintomi di ipossia, ipotermia, spossatezza, vertigine.
- Collisione a terra con ostacolo dopo l'atterraggio o imbardata d'emergenza per evitare l'urto.
- Atterraggio fuori campo con danni che hanno richiesto riparazioni importanti prima del volo successivo.
- Perdita di efficacia dei comandi di volo per errata manutenzione o montaggio.

Confidential Report



CONDOR



Descrizione sintetica dell'evento:

Probabile causa:

Raccomandazione:

Nome (facoltativo):

voglio esser contattato



Modulo di comunicazione con la Sicurezza Volo

Con il presente modulo si può comunicare con la SV in maniera anonima o ci si può rendere pubblici per poter essere contattati direttamente, se si desidera.

Si può informare, richiedere, fare osservazioni e proposte, sollevare questioni, criticare decisioni e procedure su aspetti riguardanti esclusivamente questioni relative alla Sicurezza Volo a terra e per aria.

Ogni singola informazione verrà presa in considerazione e discussa in seno alla Struttura di Sicurezza Volo dell'ACAO. Se ritenuta pertinente si formulerà una proposta che verrà portata all'attenzione del Consiglio per l'approvazione.

TUTTI noi possiamo e dobbiamo innalzare il livello della Sicurezza Volo nell'interesse di TUTTI.

Dati anagrafici (facoltativi, per l'eventuale risposta)

Appunto/Quesito/Critica:

ALLEGATO 10

JUST CULTURE

Il **15 novembre 2015** sono entrati in vigore il Regolamento **UE 367/2014** concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile ed il Regolamento in esecuzione **UE 2015/1018** che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati.

Il processo legislativo è stato piuttosto lungo e sinteticamente riassunto di seguito:

- Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo relativa alla segnalazione obbligatoria e volontaria degli eventi aeronautici, **recepita in Italia** con il Decreto Legislativo 213/06.
- Circolare ENAC GEN-01B che descrive le modalità applicative della Direttiva e del relativo Decreto Legislativo
- Il Regolamento **UE 376/2014** è stato pubblicato il 24 aprile 2014 ed è entrato in vigore il 15 novembre 2015 e sostituisce la Direttiva 2003/42/CE già recepita in Italia.
- Il Regolamento UE 376/2014 con l'articolo 22 modifica il Regolamento UE 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, sopprimendo l'articolo 19 (che faceva riferimento alla Direttiva 2003/42/CE ormai abrogata).

Cosa c'è di nuovo:

Viene promossa e dato maggior vigore alla cultura del riporto di "eventi" rilevanti per la sicurezza al fine di poter trarre dei dati utili, a livello centrale europeo, per fare prevenzione e quindi con l'obiettivo di diminuire ulteriormente il rateo di accadimento degli incidenti nel settore dell'aviazione civile.

Come ampiamente già osservato in passato, il comparto sportivo del volo a vela è parte integrante dell'aviazione civile (ad eccezione degli ultraleggeri che quindi non sono soggetti alla normativa comunitaria) e pertanto è fatto d'obbligo l'osservanza delle disposizioni di legge. A maggior ragione rientrano a pieno titolo i nostri velivoli da traino.

HIGHLIGHT

Le segnalazioni a norma della UE 376/2014 non danno luogo all'apertura di inchieste per accertare le cause che hanno prodotto l'"evento", cosa che avviene nelle segnalazioni inviate ad ANSV a norma della UE 996/2010.

Le segnalazioni avvengono in forma anonima, a norma dell'articolo 16 punto 3., cioè non bisogna menzionare alcun nominativo proprio perchè siamo nel campo della JUST CULTURE, ovvero di quella cultura della sicurezza dove non ha importanza conoscere **chi** ha commesso un errore, quanto invece sapere **cosa** sia realmente successo.

La segnalazione di "eventi" è resa obbligatoria e questa forma di "autodenuncia" mette al riparo il denunciante (o suo intermediario) da qualsiasi azione di rivalsa da parte dell'Autorità.

Modalità di trasmissione

Attraverso il sistema già esistente di e-MOR (Electronic Mandatory Occurrence Reporting) viene trasmesso ad ENAC il riporto volontario di "evento". Questo viene inserito nella banca dati centralizzata a cui hanno accesso le Autorità preposte sia nazionali che europee. Chiunque abbia accesso alla banca dati è tenuto ad osservare i dettami imposti dal regolamento UE 376/2014 in materia di riservatezza dei dati e di non punibilità dei soggetti a norma dell'articolo 16.

Scambio di informazioni

In base all'articolo 10, 11 e 12 del nuovo Regolamento, ogni organizzazione ha la possibilità di fare richiesta di informazioni contenute nella banca dati centrale europea, consentendo di confrontare le proprie performance di sicurezza, con quelle di altri comparti similari.

CLASSIFICAZIONE DI EVENTI DA SEGNALARE AD ENAC O ALTRA AUTORITÀ AERONAUTICA COMPETENTE

Il Regolamento in esecuzione **UE 2015/1018** stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati, distinguendo fra aeromobili a motore non complessi ed alianti:

1) Aeromobili a motore non complessi

1.1. Operazioni di volo

- 1) Involontaria perdita di controllo
- 2) Atterraggio al di fuori dell'area di atterraggio prevista
- 3) Incapacità o mancato raggiungimento delle prestazioni richieste dell'aeromobile
- 4) Invasione o escursione di pista
- 5) Volo effettuato con un aeromobile non idoneo al volo
- 6) Volo non previsto in condizioni Meteo IMC con velivolo/pilota non abilitati
- 7) Rilascio involontario del carico

1.2. Eventi di carattere tecnico

- 1) Forti vibrazioni anomale
- 2) Comando di volo non funzionante correttamente o scollegato
- 3) Guasto o deterioramento sostanziale della struttura dell'aeromobile
- 4) Perdita di qualsiasi parte della struttura dell'aeromobile
- 5) Guasto di un motore, rotore, elica, sistema di alimentazione o altri sistemi
- 6) Perdita di fluido che ha provocato un rischio di incendio

1.3. Interazione con i servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico

- 1) Fornitura non corretta di servizi, comunicazioni contraddittorie che avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile ed i suoi occupanti
- 2) Violazione dello spazio aereo

1.4. Emergenze

- 1) Evento che dà luogo ad una chiamata di emergenza
- 2) Incendio, esplosione, gas o fumi a bordo dell'aeromobile
- 3) Sopravvenuta inabilità del pilota

1.5. Ambiente esterno e meteorologia

- 1) Collisione a terra od in volo, con un aeromobile, con il suolo o con un ostacolo
- 2) Una mancata collisione a terra od in volo con un aeromobile, con il suolo o con ostacolo che richiede una manovra di emergenza per evitare.
- 3) Impatto con selvaggina e volatili
- 4) Interferenze con l'aeromobile da parte di aquiloni, droni, aeromodelli o luci laser.
- 5) Colpo da fulmine che provoca danni
- 6) Forte turbolenza che ha causato lesioni agli occupanti o danni all'aeromobile
- 7) Formazione di ghiaccio, incluso quello al carburatore, che avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile ed i suoi occupanti

2) Alianti

a. Operazioni di volo

- 1) Involontaria perdita di controllo
- 2) Sgancio traino non riuscito o fatto con procedura di emergenza
- 3) Sgancio accidentale del cavo di traino
- 4) Per alianti self launch avaria motore in decollo
- 5) Aliante non idoneo al volo

b. Eventi di carattere tecnico

- 1) Forti vibrazioni anomale
- 2) Comando di volo non funzionante correttamente o scollegato

- 3) Guasto o deterioramento sostanziale della struttura dell'aliante
- 4) Perdita di un elemento strutturale o attrezzatura dell'aliante durante il volo
- c. Interazione con i servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico
 - 1) Fornitura non corretta di servizi, comunicazioni contraddittorie che avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile ed i suoi occupanti
 - 2) Violazione dello spazio aereo
- d. Emergenze
 - 1) Evento che dà luogo ad una chiamata di emergenza
 - 2) Qualsiasi situazione in cui non sia disponibile un'area di atterraggio sicura.
 - 3) Incendio, esplosione, gas o fumi a bordo dell'aliante
 - 4) Sopravvenuta inabilità del pilota
- e. Ambiente esterno e meteorologia
 - 1) Collisione a terra od in volo, con un aeromobile, con il suolo o con un ostacolo
 - 2) Una mancata collisione a terra od in volo con un aeromobile, con il suolo o con ostacolo che richiede una manovra di emergenza per evitare.
 - 3) Interferenze con l'aliante da parte di aquiloni, droni, aeromodelli o luci laser.
 - 4) Colpo da fulmine che provoca danni



Modulo di segnalazione di “evento” in Linea Volo

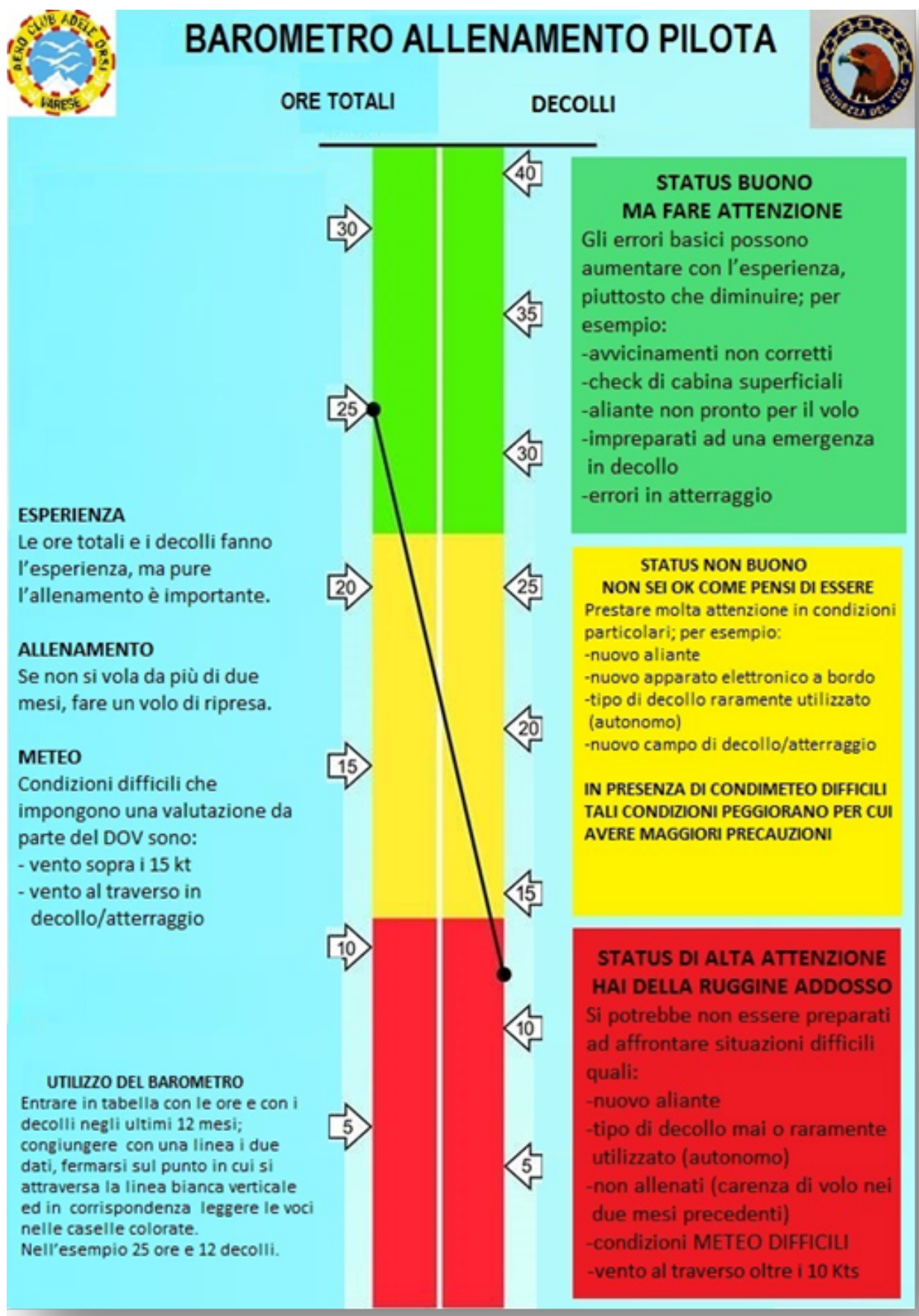
I Soci, il **CAPO LINEA** e gli AIUTI di LINEA debbono riferire al DOV e compilare il presente modulo di segnalazione di “evento” rilevante dal punto di vista della sicurezza a terra ed in volo, di cui sono venuti a conoscenza dall’interessato, da terze persone o perchè diretti testimoni dell’accaduto.

Data dell’evento:

Descrizione dettagliata dell’evento:

Eventuali proposte suggerite:

Il compilatore



GESTIONE BAR

Regolamento generale per la gestione ed utilizzo del locale bar

Premessa

La gestione del bar è considerata fiscalmente attività commerciale, gli introiti del bar sono soggetti a IVA e sui ricavi vengono applicate le tasse.

La filosofia del club è quella di calmierare i prezzi e mantenere i ricarichi in modo da pareggiare le spese o di realizzare un piccolo utile.

Il club intende fornire ai soci la possibilità di usufruire di un servizio di ristoro e relax. I soci possono consumare bevande e alimenti propri o quelli acquistati al bar o in vendita nei distributori automatici. La cessione dei prodotti avviene senza l'uso di contante attraverso un conto prepagato di cui ogni socio dispone. La tipologia dell'offerta e dei costi è decisa dal Consiglio del club.

Servizi e prodotti forniti

Distributori automatici

Bevande in lattina e bottiglie (acqua, cola, chinotto, aranciata, the freddo, ecc.)
snack salati e dolci

Servizio bar

caffetteria, prodotti freschi (panini, pizza, toast, insalate, piatti freddi e caldi, ecc...),
alcolici, aperitivi, birra alla spina, gelati confezionati.

L'apertura del bar avviene con due modalità:

- 1) sabato, domenica e festivi,
- 2) serale e feriali.

- La gestione del bar è affidata a un incaricato ACAO, affiancato da un socio-responsabile, che provvederà alla fornitura del servizio consentiti.

L'incaricato provvederà alla pulizia, sistemazione e conservazione degli arredi del locale e degli strumenti utilizzati.

- L'utilizzo del bar è inteso come servizio ai soci e familiari con l'affiancamento di un socio responsabile, utilizzi diversi devono essere autorizzati dal Consiglio.

I prodotti da consumare in queste occasioni dovranno essere procurati dagli utilizzatori e, se venissero consumati prodotti in carico al bar (pasta, salse, liquori, vino, caffè, ecc..), devono essere elencati in un foglio da consegnare in segreteria per successivo addebito.

A titolo di rimborso spese generali (acqua, gas, energia elettrica, ecc.) si invita il socio, che promuove l'uso del bar ai soci e familiari, a versare in segreteria la somma di 2,00 € a persona.

Danni o mancata pulizia del locale saranno addebitati.

Il costo del personale incaricato al di fuori dell'orario di servizio sarà a carico dei soci richiedenti.

Devono essere seguite le norme per la raccolta differenziata emanate dal Comune di Varese che prevedono la corretta separazione dei rifiuti.

ALLEGATO 15

Modulo di presa in carico aliante " a uso esclusivo" per gara o stage

Il Socio.....prende in carico l'aliante tipo

marche

Per partecipare alla gara/stagePer giorni..... dal.....al

Al prezzo di €

Il sociodichiara:

1. di avere letto il regolamento ACAO 2020 e di accettarne integralmente il contenuto, nonché, in particolare, di aver preso visione e di accettare espressamente le condizioni di cui agli articoli 45, 47 e 48, che di seguito si riportano:
 45. La responsabilità di quanto avviene durante il volo è sempre ed esclusivamente del pilota in comando.
 47. Il Socio pilota, in caso di responsabilità provata e/o negligenza, imperizia e/o imprudenza, è tenuto a risarcire il Club per eventuali danni causati dal suo comportamento. Il Socio pilota è in ogni caso tenuto a risarcire, entro 2 settimane dalla ricezione della richiesta del Club, i danni provocati non coperti da assicurazione e/o la parte del costo non rimborsata dalle assicurazioni (es. franchigia).
 48. I Soci volovelisti sono tenuti a visionare i massimali e ad informarsi sui limiti di copertura delle assicurazioni stipulate per i mezzi del Club e a valutare se provvedere a stipulare privatamente delle polizze integrative a loro carico.
2. di tenere indenne l'ACAO da qualsiasi danno connesso e/o conseguente all'utilizzo esclusivo e alla custodia dell'aliante preso in carico;
3. di avere preso visione della polizza assicurativa in atto, relativa all'aliante in questione, e di essere a conoscenza dei rischi assicurati, delle condizioni e dei massimali di copertura, nonché della franchigia applicata;
di impegnarsi, in particolare, a rispondere personalmente dei danni che non risultassero coperti dalla polizza assicurativa o che dovessero rimanere a carico dell'ACAO, per applicazione di massimali, franchigie o quant'altro, offrendo sin da ora idonea garanzia;
a tal fine, il Socio consegna all'ACAO, contestualmente alla sottoscrizione del presente accordo, assegno di Euro _____, il quale verrà trattenuto quale deposito cauzionale infruttifero e verrà poi restituito al medesimo socio, entro 15 giorni dalla riconsegna dell'aliante, attestata con apposito verbale, previa verifica dello stato del velivolo e in assenza di sinistro e/o contestazioni e/o necessari ulteriori accertamenti;
4. di avere preso incarico e visionato i documenti dell'aliante e di accettare che, in caso di smarrimento o comunque di mancata integrale restituzione, tutte le inerenti spese (per denunce, duplicati o quant'altro) saranno a suo carico;
5. di obbligarsi a utilizzare personalmente l'aliante, senza possibilità di cederlo a terzi, ferma restando, in tal caso, la sua piena responsabilità per eventuali danni all'aliante e/o a terzi;
6. di avere effettuato l'ispezione giornaliera del mezzo e averlo trovato idoneo per l'uso richiesto; al riguardo, evidenzia i seguenti particolari (graffio sulla cappottina, ecc., nulla da segnalare);

7.

di.....
.....

Riepilogo situazione assicurativa dell'aliante

Aliante Tipo Marche.....

Valore assicurato

Franchigia

Deposito a titolo di cauzione di €

Data

Responsabile ACAO

il Socio

Il Socio..... dichiara di aver letto e di accettare espressamente e specificatamente le condizioni di cui ai punti 1,2,3,4 e 5.

Data.....

Il Socio