

## **REGOLAMENTO GESTIONE PARMASOARING srl 2011**

La Parmasoaring srl societa' sportiva dilettantistica e' costituita dai suoi soci fondatori, e dagli iscritti anche nominati come tesserati, i soci potranno essere anche non tesserati ma non potranno godere dei servizi riservati agli stessi.

La Parmasoaring srl opera' principalmente sull'aviosuperficie di Rubiano sulla quale e' ospite del suo gestore Sign. Galluzzi pertanto tutti i tesserati sono tenuti a rispettare le direttive esposte in hangar dal gestore.

Il presente regolamento redato e approvato dal consiglio deve essere approvato e sottoscritto dai tesserati all'atto dell'iscrizione annuale.

I soci fondatori rappresentano il consiglio della societa' e sono regolati dallo statuto della Parmasoaring srl

L'organo di Gestione Attivita' di Volo degli Iscritti denominato **GAVI** e' formato da tesserati e soci e si occupa di svolgere le quattro attività principali di seguito riportate ai punti (a,b,c,d).

**GAVI** svolge anche l'attivita' di controllo del rispetto del regolamento, e di ammonire, sospendere, espellere gli eventuali trasgressori.

**GAVI** si occupa anche di proporre al consiglio della Parmasoaring srl, investimenti, o modifiche al presente regolamento.

Per ogni attivita' che **GAVI** svolge vi e' un responsabile, e degli aiutanti che faranno capo allo stesso responsabile.

Il presidente e vicepresidente della societa' lo sono anche per le riunioni del **GAVI**.

I rappresentanti ed i loro assistenti partecipanti al **GAVI** decadono alla scadenza dell'iscrizione e vengono rinominati annualmente i loro nomi e le loro specialità verranno esposte in bacheca in hangar e sul presente regolamento.

Il **GAVI** riunito potra' decidere la sospensione dall'attività di volo sul campo di Rubiano, ad ogni pilota, che abbia tenuto o sia responsabile di un comportamento scorretto o non conforme al regolamento.

La sospensione avrà una durata decisa dal **GAVI**, e gli sarà notificato dal presidente, con relativa indiscutibile motivazione.

Piu' sospensioni possono portare all'espulsione del pilota dalla societa'.

Le decisioni di sospensione saranno insindacabili, e non danno diritto a nessun tipo di rimborso o risarcimento.

## **GAVI : ATTIVITA' (a,b,c,d)**

### **a) Sicurezza in volo ,e competizioni. R.S.V.**

Valutazione dell'operato in volo dei piloti,e loro livello di sicurezza.

Il livello del pilota sarà funzione dei risultati raggiunti in sicurezza,e delle ore e traini effettuati nel periodo,(vedi grafico in hangar)

Si occupa delle riprese volo dopo inattività o a seguito di richiamo formale, e' compito di ogni iscritto richiedere al responsabile della sicurezza in volo (dopo due mesi di inattività) la necessita' o meno di una ripresa volo,non sarà possibile effettuare il traino senza il benestare del R.S.V. che verra' esposto,su apposita bacheca.

E' gradito che i piloti con meno di 500 ore scarichino i voli effettuati sul computer del campo a disposizione degli R.S.V. Che li valuterà'.

Organizza incontri di gruppo e individuali,per migliorare la sicurezza dei piloti analizzando le problematiche verificatesi durante i voli.

Definisce e assegna gli spazi aerei utilizzabili in funzione della giornata e del livello del pilota,oltre ad effettuare breafing,e debreafing giornalieri,se li ritiene costruttivi.

Organizzazione gare di club a vari livelli , oltre ad aiutare chi vuole partecipare a gare di maggior livello.

Ha la facoltà di impedire di andare in volo ai singoli piloti,naturalmente questo sull'aviosuperficie di Rubiano,dandone motivazione insindacabile.

Si occupa delle verifiche dei campi di volo e delle emergenze,nella nostra zona.

Pubblica il data base degli atterraggi,e informa sulle zone pericolose o vietate per il volo,gestisce il sito web [parmasoaring.it](http://parmasoaring.it)

Organizza serate a tema istruttive (meteo,analisi di voli,gare,ecc)

Relaziona in sede d'assemblea annuale i tesserati sull'operato dell'anno trascorso, e sui programmi per il futuro, riferendosi alle varie mansioni attribuitegli.

## **b) AMMINISTRAZIONE CONTABILITA**

Si occupa dei documenti dei tesserati e delle scadenze dei medesimi,tenendo una carpetta/file con tutto il materiale relativo ad ogni tesserato.

Emette tessera d'iscrizione alla società per l'anno corrente.

Si occupa delle iscrizioni,delle scadenze,dei pagamenti per l'iscrizione della società e dei tesserati agli enti istituzionali,e a manifestazioni sportive o gare.  
CONI,FIVV,ACSI,FAI,ASSICURAZIONI,RIVISTE,ECC....

Gestisce la finanza della società',controllando la gestione della banca e della cassa,effettuando incassi e pagamenti,questi ultimi deliberati dal consiglio.

Gestisce la parte amministrativa in collaborazione con il commercialista, fornendogli fatture,e tutti i dati richiesti per stilare il bilancio di fine anno.

Gestisce il conto volo dei singoli tesserati,notificando ai tesserati via sms/e-mail il raggiungimento dello scoperto di conto,o a semplice richiesta il valore residuo del conto volo.

Definisce i costi per le attività di traino,le quote sociali,e i contributi da versare.

Rendiconta,e verbalizza le riunioni del GAVI.

Redige un bilancio economico consuntivo aiutato dal commercialista,oltre alla compilazione dei libri sociali.

Redige un bilancio preventivo in collaborazione con il GAVI che dovrà essere approvato dall'assemblea dei soci.

Si occupa dei contratti in essere e delle eventuali scadenze.

Si occupa delle scadenze dei mezzi e di far effettuare le manutenzioni di legge, oltre a provvedere ai contratti d'assicurazione ,e ad eventuali passaggi di proprietà, alle registrazioni sui libretti delle ore del mezzo,motore, elica,(circolare ENAC N.58)

Tiene aggiornati i tesserati su scadenze ed eventuali attività straordinarie.

Relaziona in sede d'assemblea annuale i tesserati sull'operato dell'anno trascorso, e sui programmi per il futuro, riferendosi alle varie mansioni attribuitegli.

## **c) SICUREZZA A TERRA E IN CIRCUITO “R.S.T.”**

Tiene aggiornata la bacheca in Hangar, con:

Elenco nominativi soci e bollino verde/rosso per l'ok a volare, in caso di negazione sarà riportata la motivazione, i trainerati dovranno prenderne atto prima di iniziare l'attività (i dati vengono forniti dall'amministrazione)

Nella bacheca vengono pubblicate anche notizie di interesse generale, e eventuali bollettini meteo giornalieri.

Si occupa della gestione delle strutture di terra, hangar, bagni, follow me, ecc.

Gestione trainerati, cavi di traino (differenziati per aliante) e carburante/rifornimenti, taniche, cisterna, collaudi della stessa.

Biposto e declino responsabilità da far firmare per eventuali passeggeri (verrà tenuto un registro in hangar, da far firmare)

Ripiegamento periodico dei paracaduti del club.

Stazione radio, meteo, manica vento, telefono, internet, elenco numeri telefonici e frequenze d'emergenza, degli altri club, degli aeroporti limitrofi, e degli iscritti.

Comunica l'inizio dell'attività di volo giornaliera all'aeroporto di Parma, la zona operativa, e la chiusura dei voli.

Sistemi antincendio, estintori e scadenze (modalità d'uso e corsi).

Cassetta del pronto intervento e primo soccorso.

Gestione della linea di volo, e rispetto del presente regolamento in merito alle procedure da adottare: in campo, in decollo, in traino, in circuito, in atterraggio, e dopo l'atterraggio. (INFORMAZIONI CONTENUTE NEL PRESENTE REGOLAMENTO).

Si occupa di informare gli iscritti delle procedure d'emergenza, durante il decollo, durante gli avvicinamenti al campo, e nel circuito d'atterraggio.

Redige in collaborazione con il gestore del campo la cartellonistica di sicurezza e comportamentale occupandosi di farla rispettare.

Relaziona in sede d'assemblea annuale i tesserati sull'operato dell'anno trascorso, e sui programmi per il futuro, riferendosi alle varie mansioni attribuitegli.

## **d)LOGISTICA/VETTOVAGLIAMETI/ASSISTENZA GARE E STAGE.**

Si occupa della logistica culinaria e delle attività di rappresentanza, feste , trasferte, cene sociali, ,”refettorio dopo volo” ,inviti di altri club,stage,premiazioni gare trofei ,ricorrenze,manifestazioni,e attività promozionali,insegne club,trofei,premiazioni.

Relaziona in sede d'assemblea annuale i tesserati sull'operato dell'anno trascorso, e sui programmi per il futuro, riferendosi alle varie mansioni attribuitegli.

---

### **E' gradito al club:**

Per motivi di sicurezza e' gradito che ogni pilota che inizia a volare partendo dal campo di Rubbiano effettui un percorso formativo costituito da percorsi predefiniti.

Percorsi    A= 50 Km            B=100 Km            C= 300 Km

All'arrivo dovrà essere consegnato il file del volo al RSV Il quale esaminerà in sede di debriefing il volo e lo commenterà con il pilota.

Il pilota potrà passare al percorso successivo solo dopo aver fatto con successo quello più breve.

Ogni mattino di volo verrà esposto un foglio dall'**RSV** con indicati i percorsi fattibili.

Ogni obiettivo raggiunto sarà premiato con una insegna del club.

Ogni fine anno chi avrà dimostrato la miglior progressione verrà premiato con il trofeo intinerante “BRICOLI”

---

**“E' assolutamente sconsigliato effettuare voli in zone dove non ce' o non si ha la conoscenza di un campo d'atterraggio alternato segnalato “**

---

Dopo aver effettuato un fuoricampo e' fatto obbligo al pilota di darne comunicazione nel piu' breve tempo possibile al R.S.T. che si trova presso l'aviosuperficie, utilizzando il numero di telefono del campo(3408119900),locato in prossimità della radio.

# REGOLAMENTO OPERATIVO PARMASOARING

**“Ciascun pilota si impegna ad osservare tutte le norme previste dalla sicurezza di volo così come indicate dal manuale del velivolo utilizzato e dagli enti preposti alla sicurezza del volo.”**

## **1. UN TESSERATO NON VERA' TRAINATO QUANDO : (BOLLINO ROSSO )**

- 1)Trasgredisce al presente regolamento
- 2)Documenti non in regola o mancanti compreso mancanza firma e accettazione del presente.
- 3)Mancanza del saldo del pagamento della quota d'iscrizione.
- 4)Conto volo in rosso
- 5)Decisione insindacabile del responsabile sicurezza in volo,o di quello a terra.
- 6)Provvedimento di sospensione disciplinare deciso dal **GAVI**
- 7)Mancanza d'allenamento a discrezione del RSV
- 8) Meno di 50 ore dopo il conseguimento della licenza di volo.
- 9) Più di quattro mesi d'inattività obbligo di ripresa col bipo.
- 10) Più di sei mesi d'inattività serve una ripresa attestata da un istruttore .
- 11) Se negli ultimi 6 mesi hai meno di 10 ore volate o 10 decolli devi chiedere all'RSV di poter decollare e comunque ci si dovrà' mantenere nel cono di sicurezza del campo.

In tutti questi casi verrà esposto in bacheca il bollino rosso a fianco del nome del pilota con riportata la motivazione,e gli verrà notificato via sms.

E facoltà del **RSV DEROGARE** alle suddette norme,e quindi mettere il bollino VERDE al posto del bollino ROSSO.

## **2. Quota di Ammissione**

Tutti coloro che si iscrivono alla società senza esserne già stati iscritti pagano una quota di € 100 in più. Tale somma serve a rendere i nuovi iscritti partecipi di quanto è stato fatto (non solo economicamente) dai soci prima di loro.

A partire dal mese di settembre (compreso), in considerazione del fatto che la stagione di volo è ormai in declino, i nuovi tesserati pagano solo la quota d'iscrizione di cui al punto 3 e posticipano il pagamento della Quota di Ammissione fino al momento del rinnovo dell'associazione per l'anno successivo.

Ciò al fine di non disincentivare iscrizioni a fine stagione.

Non pagano la Quota di Ammissione i tesserati che non siano al momento dell'iscrizione titolari di una licenza di volo in corso di validità. Anche per loro vale la regola che a tale versamento provvederanno alla prima iscrizione dopo l'ottenimento della licenza stessa.

La Quota di Ammissione non è restituibile in alcun caso.

### 3. Quota d'iscrizione

Le quote di tesseramento sono di due tipi:

1) **Tesserato sostenitore** non munito di licenza per il volo a vela (partecipa alla vita sociale) € 300

2) **Tesserato con licenza per il volo** a vela € 1200

Le quote dei tesserati sono da pagare prima di effettuare il primo volo dell'anno sull'aviosuperficie di Rubbiano.

Gli ospiti provenienti da altri club (**e quindi già tesserati**) possono essere trainati per un massimo di due giornate di volo senza pagare iscrizione oltre tale periodo dovranno pagare la quota di socio sostenitore. 300 €

La Quota d'iscrizione non è restituibile in alcun caso.

Perché l'iscrizione sia ritenuta valida dovrà essere allegata oltre che dal versamento anche dai seguenti documenti in fotocopia.

#### **Licenza di volo, visita medica, assicurazione RCT, CN aliante.**

La segreteria si occupa di segnalare eventuali scadenze al pilota, e al RST di mettere uno stop (bollino rosso) a quelli scaduti.

Il socio che si iscrive deve compilare il modulo di richiesta d'iscrizione che verrà messa al vaglio del GAVI.

Una volta accettato dal GAVI il pilota dovrà compilare il modulo d'iscrizione riportante tutti i dati, e verrà controfirmato dal presidente per accettazione, e inserito nell'apposita cartella con tutti i documenti forniti in fotocopia:

- 1) LICENZA VOLO
- 2) VISITA MEDICA
- 3) CN ALIANTE
- 4) ASSICURAZIONE RCT
- 5)

### 4. Conto Volo iscritti

Il Conto Volo è il deposito monetario che ciascun tesserato è tenuto a mantenere presso l'Associazione, da cui si attinge oltre i 200 minuti, e per voli di recupero, o turistici.

Ciascun associato è tenuto a mantenere il conto volo in attivo, ad ogni tesserato gli verrà notificato via SMS che il suo conto è in rosso.

Nella quota d'iscrizione ogni socio ha a disposizione sino a 200 minuti di traino oltre tale tempo si andrà ad attingere al conto volo personale nella misura di 5 € al minuto.

È possibile utilizzare, subordinatamente all'utilizzo per traino alianti, il velivolo I-BALZ anche per voli da DIPORTO/TURISTICI o Recupero a Traino di alianti atterrati in altri aeroporti o aviosuperfici.

Il costo di tali voli è fissato in € 5 al minuto da scalare esclusivamente dal conto volo.

Il conto volo viene alimentato esclusivamente a mezzo bonifico bancario o assegno, al quale segue regolare fattura.

Alla fine di ogni anno (28 febbraio) i minuti rimasti di traino (dei 200) verranno azzerati, senza nulla riconoscere al tesserato, rimarranno in essere solo quelli acquistati oltre i 200.

## 5. Attività di volo e responsabilità

L'attività di volo sull'avio superficie di Rubbiano si effettua normalmente nei giorni di sabato domenica e festivi. I piloti che intendono volare durante la settimana devono prendere accordi con un pilota trainatore ed almeno con un altro pilota, necessario per l'uscita del traino dall'hangar e nel successivo rimessaggio di tutti i mezzi ricoverati.

Ciascun pilota è responsabile del controllo della pista e dell'idoneità dell'area alle operazioni di volo. Il pilota deve assicurarsi che l'intera pista:

- 1°) sia libera e sgombra da intralci di qualunque genere;
- 2°) abbia un fondo idoneo a permettere le operazioni di decollo e atterraggio.
- 3°) il circuito di manovra sia anch'esso sgombro da ostacoli a terra o in volo.
- 4°) L'allineamento dei cinesini lungo la pista e nelle testate sia corretto.
- 5°) Che le condizioni meteo siano adeguate ad effettuare in sicurezza il volo previsto.
- 6°) il gestore dell'avio superficie abbia autorizzato le operazioni di volo per quel giorno.
- 7) In bacheca vi sia il bollo verde al fianco del proprio nome (ok a volare)

Ciascun pilota in quanto Comandante d'Aeromobile, a norma dell'art. 889 del codice della navigazione, sarà inoltre responsabile dell'ispezione pre-volo con la quale "deve di persona accertarsi che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere, convenientemente attrezzato ed equipaggiato".

E' tassativamente vietato fare attività di trasporto o farsi pagare per il trasporto di passeggeri.

## 6. Procedure a Terra

Nel manovrare il velivolo a terra, i tesserati si impegnano ad usare la massima cura al fine di non recare danno al velivolo stesso, ad altri velivoli, a persone o a cose.

Prima di impegnare la pista ciascun pilota deve visivamente accertarsi che non ci siano traffici in circuito.

Lo spazio riservato agli alianti per il parcheggio, il montaggio e per caricare i ballast è quello a sud della stradina e ad ovest della pista, i carrelli dovranno essere allineati il più possibile vicino alla carraia sistemati in modo da non ostacolarsi a vicenda durante il montaggio, solo in caso di cattivo tempo, con campo molto bagnato è permesso montare gli alianti nel prato antistante l'hangar

All'inizio della attività di volo gli alianti, dovranno essere portati sulle testate 03 o 21 possibilmente rimanendo al di fuori dalla pista e rispettando per quanto possibile il manto erboso, al massimo tre alianti potranno essere allineati contemporaneamente sulla

testata pronti per il decollo , questo per lasciare tutta la pista al traino, i biposto dovranno sempre utilizzare tutta la lunghezza della pista.

### **7.TWIN ASTIR (della società)**

E' l'aliante biposto della società e viene dato in uso a tutti gli iscritti abilitati all'uso dal **RSV** .

I piloti che utilizzano il twin dovranno effettuare i controlli pre volo e verificarne personalmente che il mezzo abbia tutti i documenti in regola assumendosene la totale responsabilità.

I piloti che utilizzano il Twin dovranno, dopo il volo, pulirne le ali e quant'altro ne abbia la necessita', mettere in carica le batterie, riporre con cura i paracaduti in ufficio, e qualora nel periodo estivo si prevedesse l'utilizzo del mezzo nel giorno successivo, potranno picchettarlo all'esterno sul prato ricordandosi che, in caso di pioggia gli stessi dovranno il giorno dopo provvedere al rimessaggio.

I piloti sono tenuti a segnalare all'equipaggio seguente, o al **RST** eventuali problemi verificatisi durante il volo precedente.

I piloti che intendono utilizzare il twin dovranno concordarlo preventivamente con il responsabile della programmazione dei voli **RST** il quale suddividera' le ore volabili fra i vari piloti.

I piloti che intendono portare in volo dei passeggeri dovranno far compilare al passeggero l'apposito modulo e consegnarlo al responsabile, o depositarlo nel registro in ufficio.

Nei giorni feriali, chi è autorizzato all'utilizzo del biposto , oltre ad accordarsi con un trainatore, dovrà provvedere alla presenza di almeno altri due tesserati in grado di organizzare la linea , successivamente riappendere il Twin e controllare che tutti i mezzi presenti in hangar, siano trattati con cura e di nuovo sistemati correttamente al loro posto.

**Con il biposto non si effettuano voli turistici e di propaganda.**

## **8. Circuiti**

La Zona di Prenotazione per gli alianti in atterraggio è ad ovest dell'agriturismo, il circuito di atterraggio è quindi destro in caso di atterraggio verso sud (pista 21) e sinistro in caso di atterraggio verso nord (pista 03).

La quota di Prenotazione è di 300 metri QFE, e il senso di rotazione in prenotazione sarà lo stesso del circuito che seguirà.

Il Sottovento degli aerei a motore e degli ultraleggeri in atterraggio è ad est del greto del fiume Taro.

In caso di necessità l'aliante previa verifica della disponibilità del circuito potrà impegnare il circuito del traffico a motore.

E' vietato attraversare l'asse pista ad una quota inferiore ai 200 metri QFE; sorvolare a bassa quota

gli edifici adiacenti alle zone interessate dalle procedure di atterraggio.

Di norma, si consiglia di evitare avvicinamenti diretti cercando sempre di sorvolare la pista per rendersi visibile ad eventuali mezzi in volo, in rullaggio o in decollo, nonché per il controllo delle condizioni del vento.

Prima di entrare in circuito ciascun pilota deve: accertarsi visivamente che non ci siano altri traffici in circuito e chiamare sulla frequenza 130.000

Nel circuito di atterraggio devono essere rispettate le seguenti regole: il pilota deve arrivare sul campo con una quota sufficiente da permettergli di portarsi in sicurezza sulla zona di prenotazione con almeno 300m di quota ed chiamare sulla frequenza 130'00 per l'atterraggio Rubbiano aliante xxxx in prenotazione per atterraggio vento al suolo ? La stazione di terra potrebbe anche non essere operativa , il pilota dovrà quindi controllare la manica a vento e comportarsi di conseguenza. Successiva comunicazione: Rubbiano aliante xxxx entra in sottovento destro per pista 21/ oppure sinistro per pista 03 Carrello estratto e bloccato tutto il circuito andrà fatto controllando che non ci siano altri in atterraggio, ultima comunicazione sul finale, controllando eventuali ostacoli sulla pista. Rubbiano aliante xxxx finale su pista 21 oppure 03. In caso di più alianti è necessario accordarsi con gli altri per l'atterraggio, liberando prima possibile la pista.

I piloti che intendono fare un arrivo in diretta con passaggio a bassa quota dovranno:

1°)avvisare via radio, accertandosi che nessun altro aeromobile sia nel circuito.

2°) rispettare scrupolosamente i limiti operativi della macchina .

3°) fare il passaggio ad una quota tale (comunque non al di sotto di 50 m ) che gli permetta dopo il passaggio di effettuare il normale circuito di atterraggio ,sottovento , base, finale.

## 9. Radio

Ciascun Tesserato si impegna a non decollare senza avere a bordo un apparato radio efficiente.

L'uso della radio e' obbligatori,nessun aliante potra' decollare senza aver preventivamente verificato con il trainatore e col campo la perfetta funzionalita' dell'apparato.

Durante tutto il traino la frequenza radio sarà 130.00 Mhz,e anche nei 5 Km tutto attorno al campo e ad una quota inferiore a 1000 mt sulla verticale del campo."ATZ"

Le comunicazioni radio in mancanza d'operatore dovranno essere fatte "all'aria".

E' fatto assoluto divieto di comunicare al traino "SGANCIATO " onde evitare malintesi con altri traini.

Al di fuori della “ATZ” del campo la frequenza utilizzabile oltre a quelle dei vari spazzi aerei controllati e' quella nazionale del volo a vela 123.375 Mhz.

## 10. Regole di Traino

Il Pilota del traino dovrà essere dotato delle relativi abilitazioni di legge e sara' tenuto a verificare personalmente che i documenti del convoglio siano in regola, come riportato dalla normativa il pilota trainatore e' l'unico responsabile del convoglio aereo, cavo, aliante.

I piloti del traino dovranno essere inseriti nell'elenco **autorizzati dal consiglio** della societa' ed esposto in bacheca.

Il rifornimento del traino potra' essere eseguito solo dal personale abilitato.

E' vietato trainare fino al limite di autonomia del velivolo.

Il pilota del traino dovrà verificare giornalmente eventuali limitazioni , restrizioni, imposizioni emesse dagli enti competenti per la zona e il tipo di volo che si accinge ad operare.(NOTAM)

Il Pilota del traino si impegna a riferire al **R.S.T.** qualunque anomalia riscontrata in volo o a terra e qualunque commento possa essere utile a quest'ultimo per determinare se il velivolo debba essere sospeso dalle attività di volo e posto in manutenzione.

Durante la fase di traino, il pilota cercherà di mantenere la velocità che permette il miglior rateo di salita.

L'aliante durante tutto il traino dovrà mantenersi livellato dietro al traino, salvo differenti accordi con il trainatore per eventuale traino sotto scia.

Se il traino intende effettuare una discesa dovrà preventivamente avvisare il pilota dell'aliante e accertarne la disponibilita'.

“Se durante la fase di decollo il traino non e' in volo alla mezzera della pista l'aliante deve sganciare il cavo e abortire il decollo”

Dopo lo sgancio l'aliante effettua una virata a destra come manovra di disimpegno, e' assolutamente vietato cabrare prima di sganciarsi.

Dal momento in cui l'aliante si è sganciato, il pilota trainatore, verificato che il cavo sia libero, e procede con l'avvicinamento e l'atterraggio in modo sollecito.

In tutte le fasi di volo il pilota dovrà comunque tenere presente:

1°) il carico alare del velivolo pilotato;

2°) il carico alare dell'aliante trainato;

3°) quanto indicato sul manuale del costruttore del traino in relazione alla situazione corrente;

4°) le condizioni meteo del momento;

5°) il traffico sull'avio superficie.

Ogni pilota è tenuto ad usare il proprio cavo di traino specifico per il mezzo.

La Società mette tuttavia a disposizione dei piloti due cavi di traino uno per i biposti ed uno per i mono di cui declina sin da ora la responsabilità, per il loro uso non conforme con le specifiche dell'aliante.

Prima di iniziare i voli il pilota trainatore verificherà visivamente lo stato del cavo.

Ad ogni successivo decollo sarà cura di chi aggancia il cavo verificarne l'integrità

Nessuna responsabilità potrà essere imputata alla Società stessa in caso di problemi derivanti dall'uso di tali cavi di traino.

E' vietato effettuare traini con un passeggero a bordo del traino.

I trainatori sono tenuti a verificare se vi sono eventuali bollini rossi a fianco dei nomi dei piloti in bacheca, questi non potranno essere trainati.

I trainatori sono anche tenuti a verificare la conoscenza delle procedure d'emergenza dei piloti dell'aliante , in caso di :

**1)** rottura del cavo.

**2)** aborto del decollo

**3)** Incomunicabilità radio.

Se le procedure risultassero sconosciute ai piloti il trainatore e' tenuto prima del decollo di fare un briefing informativo.

## **11. Area alianti :**

Gli alianti che stazionano sulla avio superficie dovranno essere parcheggiati solo nella area ad essi adibita che è la zona a sud della stradina e ad ovest della pista. Dovranno essere sistemati vicino e perpendicolarmente alla carraia in modo da non ostacolarsi a vicenda durante le fasi di montaggio e smontaggio. Le auto dei piloti andranno parcheggiate tra un carrello e l'altro.

## **12. Parcheggio auto:**

Le auto dei piloti non necessarie al movimento degli alianti sulla pista o al recupero devono essere parcheggiate nella zona loro riservata.

## **18. Gestore Avio superficie**

Il Gestore dell'Avio superficie è l'Associazione Ali Rubbiano Club nella figura del suo presidente Ing. Giampaolo Galuzzi.

## **14. Responsabilità**

Ciascun Pilota è personalmente responsabile della corretta tenuta e compilazione dei brevetti relativi a se stesso e ai mezzi di sua proprietà. Egli dovrà verificare prima di ogni volo che il suo brevetto e il velivolo che intende utilizzare siano in regola. Nel caso in cui la licenza di volo non fosse in regola egli non può e non deve volare, se il velivolo non è in regola egli non può e non deve utilizzarlo.

Ciascun iscritto singolarmente s'impegna ad assumersi in proprio la responsabilità civile derivante da ogni accadimento, fatto, o danno accollandosi personalmente tutti gli oneri che possano derivare alla società da danni a terzi, persone o cose nello svolgimento della attività di volo, e correlate.

Ciascun iscritto libera pertanto la società Parmasoaring, i suoi rappresentanti, e gli altri membri da ogni e qualsiasi responsabilità civile derivante dall'attività di volo e dallo svolgimento della vita associativa.

### **Presenza conoscenza e accettazione del presente regolamento:**

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ in data \_\_\_\_\_

Inscritto alla Parmasoaring srl. dichiaro di aver letto, capito e approvato in tutte le sue parti il presente regolamento.

Firma \_\_\_\_\_

## **GAVI : RAPRESENTANTI PER ANNO \_\_\_\_\_**

### **a) Sicurezza in volo ,e competizioni. R.S.V.**

#### **RAPRESENTANTI ANNO 2010**

Responsabile: Vittorio Pinni  
Vice : Terenziani Andrea  
Assistente : Musiari Luciano

#### **RAPRESENTANTI PER L'ANNO \_\_\_\_\_**

Responsabile: \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Vice : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Assistente : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

---

### **b) AMMINISTRAZIONE CONTABILITA**

#### **RAPRESENTANTI ANNO 2010**

Responsabile: Pia Alessandro  
Vice : Giovanni Delporto  
Assistente : Bozzetti Gianpaolo

#### **RAPRESENTANTI PER L'ANNO \_\_\_\_\_**

Responsabile: \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Vice : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Assistente : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

---

### **c) SICUREZZA A TERRA E IN CIRCUITO “R.S.T.”**

#### **RAPRESENTANTI ANNO 2010**

Responsabile: Zanichelli Claudio

Vice: Gianni Biagi

Assistente Anna

#### **RAPRESENTANTI PER L'ANNO** \_\_\_\_\_

Responsabile: \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Vice : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Assistente : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

---

---

---

#### **RAPRESENTANTI ANNO 2010**

### **d)LOGISTICA/VETTOVAGLIAMETI/ASSISTENZA GARE E STAGE.**

Responsabile : Luca Delbono

Vice :

Assistente :

---

---

#### **RAPRESENTANTI PER L'ANNO** \_\_\_\_\_

Responsabile: \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Vice : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

Assistente : \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_

---