



**enac**

**Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

## **CIRCOLARE**

**SERIE LICENZE**

**Data** 4/1/2005

**LIC-08 \***

**Oggetto: Libretto di volo JAR-FCL – caratteristiche e compilazione**

*\*Nota: La presente Circolare riporta integralmente il testo della Circolare OPV-16 del 27.5.2003.*

**1. PREMESSA**

Dal 1° giugno 2003, tutti i titolari di licenza aeronautica di pilotaggio, secondo JAR-FCL o in accordo alle norme nazionali, per registrare l'attività effettuata in volo o su dispositivi di addestramento, devono utilizzare un libretto di volo secondo gli standard JAR-FCL, in un formato accettabile dall'autorità.

Le JAR-FCL 1 e 2, ai paragrafi 1.080 e 2.080 e nelle rispettive IEM FCL 1.080 e 2.080 descrivono ampiamente i requisiti per la registrazione dell'attività volativa, le caratteristiche del libretto di volo standard ("pilot logbook") e le modalità di compilazione.

Con la presente circolare si ritiene opportuno fornire ulteriori dettagli e precisazioni sulle caratteristiche del libretto e sulla registrazione dei dati sullo stesso, anche con riferimento a casi particolari, per agevolare l'uniformità dei comportamenti dei piloti interessati ed il riconoscimento dell'attività da parte dell'autorità, nei casi previsti dalle norme.

**2. CARATTERISTICHE E MODALITA' DI ACQUISIZIONE**

Il libretto di volo può essere approvvigionato, nel formato predisposto dall'ENAC, presso tutte le Direzione di Circoscrizione Aeroportuale o presso il Servizio Licenze Aeronautiche previo pagamento delle spese di stampa, ai sensi dell'art. 8 del Regolamento per le Tariffe dell'Ente.

Altri formati accettati dall'ENAC sono in commercio e possono essere reperiti presso le librerie aeronautiche e i fornitori specializzati. E' possibile utilizzare libretti predisposti e stampati da operatori di aeromobili, organizzazioni di addestramento, associazioni professionali, case editrici,



ecc. a condizione che il formato sia stato preventivamente accettato dall'ENAC o da altra autorità JAA.

L'accettazione da parte dell'ENAC può essere ottenuta dal Servizio Licenze Aeronautiche presentando una bozza di stampa predisposta in accordo ai contenuti delle JAR-FCL.

### 3. CRITERI GENERALI DI COMPILAZIONE

Si consiglia ai possessori del nuovo libretto di volo di leggere attentamente le istruzioni per la compilazione contenute nel libretto stesso, prima di iniziare le registrazioni.

Gli acronimi utilizzati nella presente circolare e nel libretto ed il relativo significato in italiano sono riportati in Allegato 1.

La compilazione del libretto di volo avviene in regime di autocertificazione, tranne l'attestazione degli addestramenti e controlli, sotto la completa responsabilità civile e penale del dichiarante che, in caso di falsa attestazione, incorre nelle sanzioni previste dal D.P.R. 28/12/2000 n. 455, oltre al rifiuto del riconoscimento dell'attività da parte dell'ENAC ed all'eventuale sospensione o revoca del titolo aeronautico interessato.

Nota: di seguito è riportato il testo D.P.R. 28/12/2000 n.455 art.76:

1. Chiunque rilascia dichiarazioni mendaci, forma atti falsi o ne fa uso nei casi previsti dal presente testo unico è punito ai sensi del codice penale e delle leggi speciali in materia.
2. L'esibizione di un atto contenente dati non rispondenti a verità equivale ad uso di atto falso.
3. Le dichiarazioni sostitutive rese ai sensi degli articoli 46 e 47 e le dichiarazioni rese per conto delle persone indicate nell'articolo 4, comma 2, sono considerate come fatte a pubblico ufficiale.
4. Se i reati indicati nei commi 1,2,3, sono commessi per ottenere la nomina ad un pubblico ufficio o l'autorizzazione all'esercizio di una professione o arte, il giudice, nei casi più gravi, può applicare l'interdizione temporanea dei pubblici uffici o dalla professione e arte.

Pertanto non è più richiesta l'apposizione di timbro e firma del funzionario della DCA a conferma dell'attività di volo.

I dati devono essere indicati con chiarezza, in modo che riportino fedelmente tutta l'attività svolta. La somma di detta attività, in ogni casella, deve essere calcolata accuratamente onde evitare differenze. Le annotazioni devono essere fatte a penna con inchiostro indelebile; non sono ammesse cancellature, abrasioni o correzioni che impediscano di vedere il dato originale (p.es. non usare il correttore "bianchetto").

Ai piloti che effettuano regolarmente attività di volo su velivoli ed elicotteri, od altre tipologie di aeromobile, si raccomanda di tenere libretti di volo separati per ogni tipo di attività.

Il libretto di volo deve essere mantenuto integro, evitando di asportarne pagine o sezioni.

I libretti di volo esauriti, inclusi quelli di precedente formato (Mod. 431 – D.G.A.C.) devono essere conservati per consentire eventuali verifiche dell'autorità.



Quando si esaurisce un libretto di volo (per ogni tipo di attività) il pilota dovrà, senza soluzione di continuità, iniziare a compilare il successivo annotando sul frontespizio il numero progressivo del libretto (n. 2, 3 e via continuando).

Quando viene iniziato un libretto di volo bisogna trascrivere negli appositi spazi oltre la data di inizio (*entries from* oppure *starting date*), il numero del libretto (*logbook no. ....*), l'attività di volo svolta in precedenza come risulta dai libretti precedenti (*previous total flight time*, nella pagina con le informazioni del possessore).

L'ENAC si riserva in ogni momento di effettuare opportuni controlli per verificare la veridicità dei dati annotati sul libretto di volo.

Il titolare è tenuto ad esibire il suo libretto di volo agli Ispettori di Volo, al personale dell'ENAC autorizzato, all'esaminatore o all'istruttore in occasione di esami o di attività istruzionale.

Le annotazioni sul libretto di volo devono essere fatte prima possibile; è accettabile che i piloti impiegati presso operatori in possesso di Certificato di Operatore Aereo o Licenza di Lavoro Aereo possano trascrivere l'attività con cadenza non superiore ad un mese (comunque in maniera analitica per singola tratta) traendola da tabulati o registrazioni informatiche predisposte dall'operatore.

Ogni addestramento o controllo sia che si svolga in volo o su dispositivo di addestramento, dovrà essere controfirmato dal Comandante titolare, dall'istruttore o dall'esaminatore con firma leggibile e numero di autorizzazione insieme alla tipologia di addestramento o di controllo effettuato.

Chi effettua attività "solo", SPIC (*Student Pilot In Command*), o PICUS (*Pilot In Command Under Supervision*) deve effettuare le annotazioni dopo la singola attività facendola attestare mediante l'apposizione della firma leggibile rispettivamente dell'istruttore o del Comandante titolare sotto la cui responsabilità ha operato.

L'allievo pilota deve portare con sé il libretto di volo in tutti i voli di navigazione da solista fuori del campo, ove l'istruttore annota l'autorizzazione ad effettuare tale attività.

In alcuni modelli di libretto di volo accettati dall'ENAC, vi sono gli spazi relativi alle annotazioni delle visite mediche, essi possono essere utilizzati esclusivamente come memoria personale. Infatti, l'eventuale apposizione sul libretto di volo degli esiti delle visite mediche periodiche (timbro dell'IML, del SASN o del medico esaminatore autorizzato) non ha valore di attestazione dell'idoneità psicofisica del pilota interessato: per dimostrare l'idoneità medica al volo il titolare della licenza aeronautica deve avere sempre con sé il documento in corso di validità rilasciato dall'IML o il certificato rilasciato dal SASN o dal medico esaminatore autorizzato.

Ciò è peraltro esplicitamente previsto nella licenza di pilotaggio.



#### 4. CRITERI PARTICOLARI DI COMPILAZIONE.

Si fa riferimento al *lay-out* standard previsto nelle JAR-FCL (ved. Allegato 2) che, per la necessaria standardizzazione delle registrazioni e per l'intercambiabilità dei vari formati di libretto è opportuno che sia mantenuto in tutti i modelli.

**Colonna 1:** annotare la data ( formato *dd/mm/yy* - giorno/mese/anno ) in cui il volo è cominciato.

**Colonne 2 e 3:** annotare aeroporto di partenza e di arrivo, con il nominativo completo oppure con i codici internazionalmente accettati a tre lettere (IATA) o quattro lettere (ICAO). Gli orari devono essere espressi in UTC.

**Colonna 4:** indicare esattamente il costruttore e modello di aeromobile e le marche di registrazione.

**Colonna 5:** indicare se il volo è stato condotto con operazioni *Single Pilot* o *Multi Pilot*; se *Single Pilot* specificare se l'aeromobile è SE (Single Engine) o ME (Multi Engine).

**Colonna 6:** annotare il tempo totale di volo; il formato utilizzato può essere sia quello in ore e minuti oppure quello decimale.

**Colonna 7:** deve essere sempre riportato il nominativo del Comandante titolare oppure l'annotazione "SELF" ( io stesso ).

**Colonna 8:** riportare solo i decolli ed atterraggi effettuati in qualità di *Pilot Flying* (PF); solo i copiloti, al fine del mantenimento della *recency*, devono riportare nella colonna 12 (*Remarks and Endorsement*) il ruolo di *Pilot Not Flying* (PNF).

**Colonna 9:** riportare i tempi di volo effettuati di notte e quelli in IFR, regolandosi per i voli di notte con le effemeridi, per quelli in IFR sul tempo totale durante il quale l'aeromobile è stato pilotato facendo riferimento solo agli strumenti di navigazione (come richiesto dalle JAR-FCL).

**Colonna 10:** Pilot in command: compilano questa colonna:

- il Comandante dell'aeromobile *Multi Pilot* (indicazione in colonna 5) per il quale sia richiesto più di un pilota dalla certificazione di tipo dell'aeromobile o dalla normativa di impiego per attività di trasporto pubblico o lavoro aereo, indipendentemente dal ruolo di PF o PNF svolto a bordo;



- il pilota responsabile dell'aeromobile *Single Pilot* (indicazione in colonna 5);
- lo SPIC o il PICUS (ved. Nota) (con annotazione SPIC o PICUS e firma rispettivamente dell'istruttore o del Comandante titolare in colonna 12).
- il pilota che effettua voli da solista "solo" (con attestazione mediante firma dell'istruttore in colonna 12).

**Nota:**

Attività SPIC (*Student Pilot In Command*) è l'attività di volo da pilota responsabile effettuata sotto la supervisione di un istruttore.

Attività PICUS (*Pilot In Command Under Supervision*) è l'attività di volo fatta dal copilota sotto la responsabilità del comandante titolare del volo.

**Co-pilot:** compilano questa colonna:

- il copilota per tutta l'attività di volo svolta al posto di pilotaggio quando opera come copilota di un aeromobile *Multi Pilot* (indicazione in colonna 5) per il quale sia richiesto più di un pilota dalla certificazione di tipo dell'aeromobile o dalla normativa di impiego (trasporto pubblico o lavoro aereo).
- per il tempo di volo durante il quale egli ha occupato il posto di pilotaggio, il copilota e il primo ufficiale (F/O) che è parte di equipaggio rinforzato di aeromobili *Multi Pilot* (indicazione in colonna 5) in servizio di trasporto pubblico per i quali è prescritto l'equipaggio plurimo dalla certificazione dell'aeromobile o dalla normativa di impiego. Tale condizione dovrà risultare dall'annotazione del nominativo del pilota sul giornale di rotta (o documento equivalente) e da annotazione sul libretto di volo in colonna 12.

**Dual**, con tale termine si definisce il periodo di tempo, sia in volo che a terra, durante il quale un pilota riceve addestramento al volo da un istruttore autorizzato per conseguire una abilitazione o una licenza.

**Instr/exam:** compilano questa colonna:

- i TRI/TRE, CRI/CRE, FI/FIE, ecc. per annotare l'attività d'addestramento o d'esame svolta in volo, con l'avvertenza di riportare in colonna 12 la tipologia di addestramento o di controllo: LC = *Line Check*; AQ = *Aerodrome Qualification*; LFUS = *Line Flight Under Supervision*; CC = *Command Course* ecc.
- gli Ispettori di Volo dell'ENAC (annotazione *CAA inspector* in colonna 12).

**Colonna 11:** il pilota, l'istruttore o l'esaminatore (CRI, CRE, FI, FIE, IRI, IRE, SFI, SFE, TRI, TRE) dovranno annotare l'attività al simulatore compilando opportunamente la colonna 11 in tutte le sue parti e la colonna 12 con la sintetica descrizione dell'attività effettuata (es: RT = *Recurrent Training*, LOS = *Line Oriented Simulator*, OPC = *Operator Proficiency Check*, OPC/IR =



*Operator/Instrument Rating Proficiency Check, RPC = Revalidation Proficiency Check, RPC/IR = Revalidation Proficiency Check/Instrument Rating, MCC = Multi Crew Coordination, ecc.)*

**Colonna 12:** riservata ad annotazioni, firma di conferma del comandante, dell'istruttore, dell'esaminatore come descritto nella presente circolare

#### 5. CASI PARTICOLARI RELATIVI ALL'ATTIVITÀ DI ADDESTRAMENTO

I Comandanti o copiloti che svolgono attività di volo addestrativa prima dell'abilitazione in linea dovranno riportare nella colonna 12 la dicitura LFUS che dovrà essere controfirmata dal Comandante titolare (LT, TRI, TRE). L'attività andrà segnalata in colonna 10 come Pilot in command o Copilot a seconda del caso.

I Copiloti che non hanno ancora la licenza ATPL, e quindi sono in possesso della licenza CPL/IR, dovranno far controfirmare tutta l'attività di volo effettuata da PF, tratta per tratta dal Comandante titolare, sino al raggiungimento dell'attività minima complessiva per poter sostenere l'esame pratico ATPL. Tale attività dovrà essere evidenziata come PICUS nella colonna 12.

I Copiloti in addestramento durante il corso comando, a prescindere dal sedile che occupano, dovranno compilare la colonna 10 (Pilot in command e annotare PICUS controfirmata dal Comandante titolare in colonna 12).

Tali criteri sono validi fino a che al copilota non vengano assegnate le funzioni di Comandante.

#### 6. TRASFERIMENTO DEI DATI DAL LIBRETTO DI PRECEDENTE FORMATO

Prima di iniziare il primo libretto di formato JAR-FCL, il possessore deve chiudere le registrazioni sul libretto di precedente formato (Mod. 431 – D.G.A.C.), barrando con linea trasversale le righe rimaste vuote nella pagina che contiene l'ultima annotazione dell'attività di volo e apponendo la propria firma e la data di chiusura.

Nella stessa pagina il titolare del libretto avrà cura di riportare i totali generali dell'attività realizzata, risultante dal libretto e dagli eventuali precedenti. Anche queste annotazioni sono fatte dall'interessato in regime di autocertificazione (ved. paragrafo 3 precedente); non è pertanto richiesta la vidimazione di chiusura da parte della DCA.

Data la differenza di struttura dei dati dei due formati di libretto, non è agevole né possibile per tutti i campi un'esatta corrispondenza delle registrazioni. Per tale motivo non è richiesto di trasferire sul nuovo tipo di libretto i totali risultanti dal precedente tipo di libretto.

L'unico dato da riportare sul primo libretto JAR-FCL è il totale delle ore di volo precedenti, che deve essere annotato nell'apposita riga della pagina riservata alle informazioni del possessore (*Holder's Information*) alla riga *Previous total flight time*.



Per quanto riguarda tutti gli altri dati contenuti nel vecchio formato, essi potranno essere riconosciuti ai fini del conseguimento o mantenimento delle licenze ed abilitazioni a presentazione del/dei libretto/libretti, fatte salve le eventuali verifiche da parte dell'ENAC. Allo scopo si ribadisce la necessità che i vecchi libretti siano accuratamente custoditi dal titolare.

#### 7. ESEMPIO DI COMPILAZIONE

In Allegato 2 è riportato il formato standard di libretto di volo contenuto nella JAR-FCL 1, con le relative istruzioni e con un esempio di compilazione, a beneficio di tutti coloro che non posseggono la suddetta normativa e per la migliore comprensione della presente circolare.

Il Direttore Generale  
Avv. Pierluigi di Palma

Allegato 1: Elenco e significato degli acronimi

Allegato 2: Copia della IEM FCL 1.080

## ELENCO E SIGNIFICATO DEGLI ACRONIMI

- AQ = Aerodrome Qualification (Qualificazione di aerodromo)
  - ATPL = Airline Transport Pilot Licence (Licenza di pilota di linea)
  - CAA = Civil Aviation Authority (Autorità dell'Aviazione Civile)
  - CC = Command Corse (Corso comando)
  - CPL = Commercial Pilot Licence (Licenza di pilota commerciale)
  - CRE = Class Rating Examiner (Esaminatore per le abilitazioni per classe di aeromobile)
  - CRI = Class Rating Instructor (Istruttore per le abilitazioni per classe di aeromobile)
  - DCA = Direzione di Circostrizione Aeroportuale
  - FI = Flight Instructor (Istruttore di volo)
  - FIE = Flight Instructor Examiner (Esaminatore per l'abilitazione di istruttore di volo)
  - FNPT = Flight Navigation Procedure Trainer (Dispositivo di addestramento per le procedure di navigazione)
  - F/O = First Officer (Primo Ufficiale)
  - FS = Flight Simulator (Simulatore di Volo)
  - JAA = Joint Aviation Authorities
  - IATA = International Air Transport Association
  - ICAO = International Civil Aviation Organization
  - IFR = Instrument Flight Rules (Regole del volo strumentale)
  - IML = Istituto Medico Legale dell'Aeronautica Militare Italiana
  - IR = Instrument Rating (Abilitazione al volo strumentale)
  - IRE = Instrument Rating Examiner (Esaminatore per l'abilitazione strumentale)
  - IRI = Instrument Rating Instructor (Istruttore per l'abilitazione strumentale)
  - LC = Line Check (Controllo in linea)
  - LFUS = Line Flight Under Supervision (Volo di linea sotto supervisione)
  - LOS = Line Oriented Simulator (Simulatore di volo orientato all'attività di linea)
  - LT = Line Training (Addestramento in linea)
  - MCC = Multi Crew Coordination (Coordinamento equipaggio plurimo)
  - ME = Multi Engine
  - OPC = Operator Proficiency Check (Controllo di professionalità dell'operatore)
  - PC = Proficiency Check (Controllo di professionalità)
  - PF = Pilot Flying (Pilota seduto al posto di pilotaggio ai comandi dell'aeromobile)
  - PIC = Pilot In Command (Pilota responsabile / Comandante)
  - PICUS = Pilot In Command Under Supervision (Pilota responsabile sotto supervisione)
  - PNF = Pilot Not Flying (Pilota seduto al posto di pilotaggio non ai comandi dell'aeromobile)
  - PPL = Private Pilot Licence (Licenza di pilota privato)
  - RPC = Revalidation Proficiency Check (Controllo di professionalità per la riconvalida dell'abilitazione)
  - RT = Recurrent Training (Addestramento periodico)
  - SASN = Servizio Assistenza Medica Naviganti
  - SE = Single Engine
  - SFE = Synthetic Flight Examiner
  - SFI = Synthetic Flight Instructor
  - SPIC = Student Pilot In Command (Allievo pilota responsabile)
  - TRE = Type Rating Examiner (Esaminatore per le abilitazioni per tipo di aeromobile)
  - TRI = Type Rating Instructor (Istruttore per le abilitazioni per tipo di aeromobile)
  - UTC = Universal Coordinated Time (Tempo Universale Coordinato, espresso in ore e minuti).
-







**INSTRUCTIONS FOR USE**

1. JAR-FCL 1.080 and JAR-FCL 2.080 require holders of a flight crew licence to record details of all flights flown in a format acceptable to the National Aviation Authority responsible for licence or rating issue. This logbook enables pilot licence holders to record flying experience in a manner which will facilitate this process while providing a permanent record of the licence holders flying. Pilots who fly regularly aeroplanes and helicopters or other aircraft types are recommended to maintain separate logbooks for each type of flying.
2. Flight crew logbook entries should be made as soon as practicable after any flight undertaken. All entries in the logbook shall be made in ink or indelible pencil.
3. The particulars of every flight in the course of which the holder of a flight crew licence acts as a member of the operating crew of an aircraft are to be recorded in the appropriate columns using one line for each flight, provided that if an aircraft carries out a number of flights upon the same day returning on each occasion to the same place of departure and the interval between successive flights does not exceed thirty minutes, such series of flights may be recorded as a single entry.
4. Flight time is recorded from the time the aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the time the aircraft finally comes to rest after landing (see JAR-FCL 1.001).
5. When an aircraft carries two or more pilots as members of the operating crew, one of them shall, before the flight commences, be designated by the operator as the aircraft "commander", in accordance with JAR-OPS, who may delegate the conduct of the flight to another suitable qualified pilot. All flying carried out as "commander" shall be entered in the logbook as "pilot-in-command". A pilot flying as "pilot-in-command under supervision" or "student pilot-in-command" shall enter flying times as "pilot-in-command" but all such entries shall be certified by the commander or flight instructor in the "Remarks" column of the logbook.

**6. Notes on recording of flight time:**

- Column 1: enter date (dd/mm/yy) on which the flight commences
- Column 2/3: enter place of departure and destination either in full or the internationally recognised three or four letter designator. All times should be UTC.
- Column 5: indicate whether the operation was single or multi-pilot, and for single-pilot operation whether single or multi-engine.

1 DATE (dd/mm/yy)	2 DEPARTURE		3 ARRIVAL		4 AIRCRAFT		5 PILOT TIME		6 TOTAL TIME OF FLIGHT	7 NAME PIC	8 LANDINGS	
	PLACE	TIME	PLACE	TIME	MAKE, MODEL, VARIANT	REGISTRATION	SE	ME			DAY	NIGHT
14/11/98	LFAC	1025	EGBJ	1240	PA34-250	G-SENE	✓		2 15	SELF	1	
15/11/98	EGBJ	1810	EGBJ	1930	C152	G-NONE	✓		1 20	SELF		2
22/11/98	LGW	1645	LAX	0225	B747-400	G-ABCD			9 40	SPEAKIN		1

**Notes (continued):**

- total time of flight may be entered in hours and minutes or decimal notation as desired.
- Column 6: enter name of pilot-in-command or SELF as appropriate.
- Column 7: indicate number of landings as pilot flying by day and/or night.
- Column 8: enter flight time undertaken at night or under instrument flight rules if applicable.
- Column 10: Pilot function time:
  - enter flight time as pilot-in-command (PIC), student pilot-in-command (SPIC) and pilot-in-command under supervision (PICUS) as PIC.
  - all time recorded as SPIC or PICUS must be countersigned by the aircraft commander/flight instructor in the Remarks (column 12).
  - instructor time should be recorded as appropriate and also entered as PIC.
- Column 11: Flight Simulator (FS) or Flight Navigation Procedures Trainer (FNPT):
  - for FS enter type of aircraft and qualification number of the device. For other flight training devices enter either FNPT I or FNPT II as appropriate.
  - Total time of session includes all exercises carried out in the device, including pre- and after-flight checks.
  - Enter type of exercise performed in the Remarks (column 12), e.g. operator proficiency check, revalidation.
- Column 12: the Remarks column may be used to record details of the flight at the holder's discretion. The following entries, however, must be made:
  - instrument flight time undertaken as part of training for a licence or rating
  - details of all skill tests and proficiency checks
  - signature of PIC if the pilot is recording flight time as SPIC or PICUS
  - signature of instructor if flight is part of a single-engine piston or touring motor glider class rating revalidation

7. When each page is completed, accumulated flight times should be entered in the appropriate columns and certified by the pilot in the Remarks column.

9		10				11			12
OPERATIONAL CONDITION		PILOT FUNCTION TIME				SYNTHETIC TRAINING DEVICES SESSION			REMARKS AND ENDORSEMENTS
NIGHT	IFR	PILOT-IN-COMMAND	CO-PILOT	DUAL	INSTRUCTOR	DATE (dd/mm/yy)	TYPE	TOTAL TIME OF SESSION	
1	20	2	15						
		1	20		1	20			
8	10	9	40			20/11/98	B747-400 (Q1234)	4	10
									Night rating training (A.L Pilot)
									Revalidation Prof Check
									PIC(US) C Spindelw