

# NOTA INFORMATIVA



## LIBRETTO DI VOLO Part-FCL, SFCL, BFCL CARATTERISTICHE E COMPILAZIONE

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari. I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Tutti i piloti titolari di licenze di volo, tutte le ATO e le DTO</i>
MED	<i>Interessato</i>
NAV	<i>Non interessato</i>
OPV	<i>Parzialmente interessato</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

### 1. INTRODUZIONE

In accordo all'Allegato 1 FCL.050 del Reg. UE 1178/2011, i titolari di licenza aeronautica di pilotaggio devono registrare dettagliatamente tutta l'attività effettuata in volo o su dispositivi di addestramento nella forma e nei modi stabiliti dall'autorità competente.

L'AMC1 (*Acceptable Means of Compliance*) alla FCL.050 descrive ampiamente i requisiti per la registrazione dell'attività di volo, le caratteristiche del libretto di volo standard ("pilot logbook") e le modalità di compilazione.

### 2. SCOPO

Con la presente Nota Informativa 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 e il riconoscimento dell'attività da parte dell'autorità, nei casi previsti dalle norme.

### 3. CARATTERISTICHE E MODALITA' DI ACQUISIZIONE

Il libretto di volo cartaceo può essere reperito 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., purché siano conformi ai contenuti

dell'AMC1 FCL.050 e a questa Nota Informativa.

E' possibile registrare l'attività di volo anche mediante libretto di volo elettronico.

#### 4. CRITERI GENERALI DI COMPILAZIONE

Si consiglia ai possessori del nuovo libretto di volo di leggere attentamente le istruzioni per la compilazione indicate nell'AMC1 FCL.050 e in questa Nota Informativa prima di iniziare le registrazioni. 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. 445, oltre al rifiuto del riconoscimento dell'attività da parte dell'ENAC e all'eventuale sospensione o revoca del titolo aeronautico interessato.

NOTA: di seguito è riportato il testo del D.P.R. 28/12/2000 n.445 art.76 così modificato dal D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77:

- 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. La sanzione ordinariamente prevista dal codice penale è aumentata da un terzo alla metà.**
- 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 dai pubblici uffici o dalla professione e arte.**

Pertanto, non è richiesta l'apposizione di timbro e firma del funzionario della DA 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. Sul libretto cartaceo le annotazioni devono essere fatte a penna con inchiostro indelebile; non sono ammesse cancellature, abrasioni o correzioni che impediscano di vedere il dato originale.

Ai piloti che effettuano regolarmente attività di volo su velivoli ed elicotteri, o 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, 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 così via).

Quando si inizia un nuovo libretto di volo bisogna trascrivere negli appositi spazi la data di inizio (*entries from* oppure *starting date*), il numero (*logbook no.*), l'attività di volo svolta in precedenza così 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 di istruzione. Le annotazioni sul libretto di volo devono essere fatte prima possibile dopo ogni volo effettuato; è accettabile che i piloti impiegati presso operatori in possesso di Certificato di Operatore Aereo e/o COAN 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 preferibilmente essere controfirmato dal Comandante titolare, dall'istruttore o dall'esaminatore con firma leggibile e numero di certificazione 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.

## 5. CRITERI PARTICOLARI DI COMPILAZIONE

Tutti i libretti di volo devono contenere almeno le seguenti informazioni:

- (1) nome e indirizzo del pilota;
- (2) per ogni volo:
  - nome del PIC;
  - data del volo;
  - luogo, ora di partenza e di arrivo;
  - tipo, compresi costruttore, modello e variante, e immatricolazione dell'aeromobile;
  - indicazione se l'aeromobile è SE o ME, ove applicabile;
  - tempo totale di volo;
  - tempo di volo totale accumulato.
- (3) per ogni sessione FSTD, ove applicabile:
  - tipo e numero di qualificazione del dispositivo di addestramento;
  - istruzione FSTD;
  - data;
  - tempo totale della sessione;
  - tempo totale accumulato.
- (4) - dettagli sulla funzione del pilota, vale a dire PIC, inclusi solo, tempi di volo SPIC e PICUS, Copilota, Dual, Istruttore e/o Esaminatore;
- (5) - condizioni operative, vale a dire se l'operazione si svolge di notte o è condotta secondo le regole del volo strumentale.

I dettagli di ogni volo devono essere registrati nelle colonne pertinenti utilizzando una riga per volo. Se il titolare di una licenza effettua più voli nello stesso giorno rientrando ogni volta nello stesso luogo di partenza e l'intervallo tra i voli successivi non supera i 30 minuti, tale serie di voli può essere registrata come un'unica entrata.

Il tempo di volo è registrato:

- (1) per gli aeroplani, i motoalianti e i convertiplani, dal momento in cui un aeromobile si muove per la prima volta al decollo fino al momento in cui si ferma definitivamente alla fine del volo;
- (2) per gli elicotteri, dal momento in cui le pale del rotore iniziano a girare fino al momento in cui l'elicottero si ferma alla fine del volo e le pale del rotore si fermano;
- (3) per i dirigibili, dal momento in cui un dirigibile viene rilasciato dall'albero al decollo fino al momento in cui il dirigibile si ferma definitivamente alla fine del volo e viene assicurato sull'albero.

Quando un aeromobile trasporta due o più piloti come membri di equipaggio, uno di essi, prima dell'inizio del volo, deve essere designato dall'operatore come Comandante dell'aeromobile che, in base ai requisiti operativi, può delegare la condotta del volo a un altro pilota adeguatamente qualificato. Tutti i voli effettuati come Comandante saranno annotati nel libretto di volo come "PIC" (*Pilot in Command*). Un pilota che vola come "PICUS" o "SPIC" inserisce il tempo di volo come "PIC", ma tutte queste voci devono essere annotate dal PIC o dal FI nella colonna "Osservazioni" del libretto di volo.

Si fa riferimento al *lay-out* standard previsto nell'AMC1 FCL.050 (<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-aircrew-regulation-eu-no-11782011>) 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. Agli Allegati 1 e 2 sono riportati esempi di libretto che possono essere usati per alianti, palloni e dirigibili ad aria calda.

**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 dovrebbero preferibilmente 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 sia quello decimale.

**Colonna 7:** riportare il nominativo del *Pilot in Command* (PIC) oppure l'annotazione "SELF" (io stesso) a seconda del caso.

**Colonna 8:** indicare il numero di atterraggi effettuati in qualità di *Pilot Flying* (PF) sia di giorno che di notte;

**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.

**Colonna 10:**

- (i) inserire il tempo di volo come PIC, SPIC e PICUS come PIC;
- (ii) tutto il tempo registrato come SPIC o PICUS deve essere controfirmato dal FI/PIC dell'aeromobile nei "Remarks" (colonna 12);
- (iii) il tempo dell'istruttore dovrà essere registrato e inserito come PIC.

NOTA:

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

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

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

**Colonna 11: FSTD:**

- (i) per ogni FSTD inserire il tipo di aeromobile e il numero di qualificazione del dispositivo. Per altri dispositivi di addestramento al volo, inserire FNPT I o FNPT II a seconda dei casi;
- (ii) il tempo totale della sessione include tutti gli esercizi eseguiti nel dispositivo;
- (iii) inserire nei "Remarks" (colonna 12) la descrizione dell'attività effettuata, (es.: OPC, *Revalidation*).

**Colonna 12:** la colonna "Remarks" può essere utilizzata per registrare i dettagli del volo a discrezione del titolare. Le seguenti voci, tuttavia, devono essere sempre inserite:

- (i) tempo di volo strumentale facente parte dell'addestramento per una licenza o abilitazione;
- (ii) i dettagli di tutti i test di abilitazione (*Skill Test*) e controlli di professionalità (*Proficiency Check*);
- (iii) firma del PIC se il pilota registra il tempo di volo come SPIC o PICUS;
- (iv) firma dell'istruttore se il volo fa parte di un rinnovo dell'abilitazione per classe SEP o TMG.

## 6. LIBRETTI DI VOLO ELETTRONICI

Il libretto elettronico segue le stesse regole del libretto cartaceo per quanto riguarda le informazioni da riportare. In caso di richiesta di rilascio licenza o abilitazione, le pagine pertinenti del libretto di volo elettronico dovranno essere comunque stampate e firmate prima di essere inviate ad ENAC insieme al

resto della documentazione. La firma può essere apposta elettronicamente e le pagine stampate in formato pdf.

È necessario assicurarsi che ogni pagina includa un totale parziale per ogni colonna. La prima pagina del libretto deve contenere il nome del titolare. In caso contrario, è necessario inserire una copertina con il nome prima della prima pagina.

I dettagli dei voli effettuati nell'ambito del trasporto aereo commerciale possono essere registrati in un formato elettronico gestito dall'operatore. In questo caso l'operatore deve rendere disponibili, a richiesta del membro dell'equipaggio di volo interessato, le registrazioni di tutti i voli operati dal pilota.

Per altri tipi di voli su aeroplani, elicotteri e convertiplani è il pilota che deve registrare i dettagli dei voli effettuati nel libretto di volo, che può essere anche in formato elettronico.

Per alianti, palloni e dirigibili, deve essere utilizzato un formato adatto, che può anche essere elettronico. Tale formato dovrebbe contenere gli elementi pertinenti e le informazioni aggiuntive specifiche per il tipo di operazione (vedi Allegati 1 e 2).

## 7. 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 (*Line Flight under Supervision*) che dovrà essere controfirmata dal Comandante titolare (LT, FI, FE, TRI, TRE, CRI, CRE). 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 PICUS, 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 al termine del corso comando.-

## 8. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente Nota Informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: [personale.volo@enac.gov.it](mailto:personale.volo@enac.gov.it).

## 9. VALIDITÀ

Questa Nota Informativa decorre dalla data della sua pubblicazione sul sito dell'ENAC e rimane in vigore fino a diverso avviso.

Firmato  
Il Direttore Personale di Volo  
Dott. Sergio Legnante

(documento firmato digitalmente ai sensi dell'art.24 del D.Lgs 82/2005 e ss.mm.ii.)

**Allegato 1: esempio di libretto di volo per alianti.**

**Allegato 2: esempio di libretto di volo per palloni e dirigibili ad aria calda**