**Modello di Statino di addestramento progressivo (progress booklet)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Cognome e nome dell’allievo:* |  | | | | | *Tipologia di addestramento (STS01, IT-STS, STS02, PDRA)* | |  |
| **Tipo e modello di UAS utilizzato per l’addestramento (usare le sigle della Declaration)** | | | | | | | | |
| **Valutazione finale:** | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
| **Osservazioni:** | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
| *Nome/i Trainers /Valutatore :* | | |  | | | | | |
|  | | | | | |
| *Luogo:* | |  | | *Data:* |  | *Firma/e:* |  | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Azioni Pre-Volo** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Esercizio** | **Data sessione/valutazione\*/sigla Trainer** | | | | | | | | | | | | | | |
| **1** | | **2** | | **3** | | **4** | | **5** | | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** |
| Identificare gli obiettivi dell’operazione; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Accertarsi che il volume delle operazioni definito e i relativi buffer (ad es. il buffer contro i rischi a terra) siano adatti all’operazione prevista; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Avvistare, nel volume delle operazioni, gli ostacoli che potrebbero impedire l’operazione prevista; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Stabilire se la velocità e/o la direzione del vento possano essere influenzate dalla topografia o dagli ostacoli nel volume delle operazioni; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Selezionare i dati pertinenti sulle informazioni relative allo spazio aereo (comprese le zone geografiche dell’UAS) che possono influire sull’operazione prevista; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Accertarsi che l’UAS sia adatto all’operazione prevista; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Accertarsi che il carico utile selezionato sia compatibile con l’UAS impiegato per l’operazione; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Attuare le misure necessarie per rispettare le limitazioni e le condizioni applicabili al volume delle operazioni e al buffer contro i rischi a terra per l’operazione prevista, conformemente alle procedure di cui al manuale delle operazioni per lo scenario pertinente; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Attuare le procedure necessarie alle operazioni nello spazio aereo controllato, compreso un protocollo per comunicare con l’ATC e ottenere autorizzazioni e istruzioni, se necessario; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Confermare la presenza in loco di tutti i documenti necessari per l’operazione prevista; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Fornire istruzioni a tutti i partecipanti in merito all’operazione pianificata. |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Valutare la condizione generale dell’UAS; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Garantire che tutti i componenti amovibili dell’UAS siano adeguatamente fissati; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Accertarsi che le configurazioni software dell’UAS siano compatibili; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Calibrare la strumentazione dell’UAS; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Individuare eventuali difetti che possano compromettere l’operazione prevista; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Accertarsi che il livello di energia della batteria sia sufficiente per l’operazione prevista; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Accertarsi che il sistema di terminazione del volo dell’UAS e il suo sistema di accensione siano operativi; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Verificare il corretto funzionamento del collegamento per le funzioni di comando e controllo; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Attivare la funzione di geo-consapevolezza e caricarvi le informazioni (se la funzione di geo-consapevolezza è disponibile); |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Configurare i sistemi di limitazione dell’altezza e della velocità (se disponibili). |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Conoscenza delle azioni fondamentali da intraprendere nel caso in cui si verifichi una situazione di emergenza, compresi i problemi relativi all’UAS, o sorga il rischio di collisione durante il volo. |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Scansione dello spazio aereo; |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
| Operazioni con gli osservatori dello spazio aereo: posizionamento adeguato degli osservatori dello spazio aereo e piano di prevenzione delle conflittualità comprendente fraseologia, coordinamento e mezzi di comunicazione. |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | |
| Provvedere a una sorveglianza efficace e mantenere l’aeromobile senza equipaggio entro la distanza di visibilità (VLOS) in ogni momento, ai fini della consapevolezza situazionale del luogo in relazione al volume delle operazioni e agli altri utenti dello spazio aereo, agli ostacoli, al terreno e alle persone che non sono coinvolte in alcun momento. |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Effettuare manovre di volo accurate e controllate ad altezze e su distanze diverse, rappresentative dell’STS corrispondente **(in modalità manuale/senza l’ausilio del GNSS o sistema equivalente, se installato)**. Devono essere effettuate almeno le manovre seguenti: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Volo stazionario (solo per multicotteri); |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Transizione dal volo stazionario al volo in avanti (solo per multicotteri); |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Salita e discesa dal volo livellato; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Virate in volo livellato; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Controllo della velocità in volo livellato; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Azioni dopo un’avaria al motore/sistema di propulsione; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Azione evasiva (manovre) per evitare collisioni. |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| **Volo in condizioni anomale: (con l’ausilio del GNSS, se installato, SOLO in STS-02)** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gestire l’interruzione parziale o completa dell’alimentazione del sistema di propulsione dell’aeromobile senza equipaggio, garantendo al tempo stesso la sicurezza dei terzi a terra; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Gestire la traiettoria dell’aeromobile senza equipaggio in situazioni anomale; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Gestire una situazione in cui le apparecchiature di posizionamento dell’aeromobile senza equipaggio siano compromesse; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Gestire una situazione in cui si verifichi la presenza di una persona non coinvolta all’interno del volume delle operazioni o dell’area di terra controllata, e adottare le misure opportune per mantenere la sicurezza; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Reagire e rimediare con azioni correttive adeguate alle situazioni in cui è probabile che l’aeromobile senza equipaggio superi i limiti della geografia di volo (procedure di contingenza) e del volume delle operazioni (procedure di emergenza) definiti durante la preparazione del volo; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Gestire la situazione in cui un aeromobile si avvicini al volume delle operazioni; |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Dimostrare la validità del metodo di recupero in seguito alla perdita deliberata (simulata) del collegamento per le funzioni di comando e il controllo. |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| **Procedura di atterraggio a distanza in coordinamento con l’osservatore** |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| **Azioni Post-Volo** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spegnere e mettere in sicurezza l’UAS. |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Effettuare un’ispezione post-volo e registrare qualsiasi dato pertinente alla condizione generale dell’UAS (sistemi, componenti e fonti di energia) e all’affaticamento dell’equipaggio. |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Tenere un debriefing in merito all’operazione. |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |
| Individuare le situazioni in cui si è reso necessario un rapporto di eventi e compilare tale rapporto, come richiesto. |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |

\* : D (manovra dimostrata); P (manovra in fase di progresso); A (manovra acquisita); N/A (manovra non applicabile per l’addestramento rilasciato)

|  |
| --- |
| 12/01/22  D - MR |

Esempio di compilazione per Trainer Mario Rossi: