



REGOLAMENTO D'USO

Versione del 01.01.2024

Io sottoscritto, _____, confermo di aver preso visione del
Nome e cognome

Regolamento d'uso del GVML versione del 01.01.2024 in data _____ e di
Data

accettarne il suo contenuto nell'utilizzo degli aerei del GVML.

Firma



Indice

1.	Disposizioni generali	3
2.	Prenotazioni	3
3.	Familiarizzazioni, Abilitazioni, Groundcheck e Flightcheck	4
4.	Uso dei velivoli – Gare – Manutenzione – Responsabilità	5
5.	Guasti, incidenti e recupero aerei	7
6.	Addebiti e rimborsi	8
7.	Tariffe orarie per l'uso dei velivoli e categorie di prezzo	8

1. Disposizioni generali

1.1. Gli aerei del GVML sono a disposizione dei piloti (di seguito PIC) che soddisfano cumulativamente le condizioni seguenti:

- a) Sono titolari di *licenze e medical EASA* validi secondo il diritto vigente. Per chi vola aerei "November", in aggiunta, si deve possedere anche la FAA validation o una licenza FAA valida, oltre al *Flight Review* eseguito con successo non oltre 24 mesi prima del volo. È compito del pilota provvedere a inviare copia dei suddetti documenti, al loro rinnovo, all'indirizzo email licenze@gvmlugano.ch, indicando pure il totale delle ore volate e degli atterraggi. Gli aerei non possono essere volati se il dossier piloti non risulta completo. Il *Comitato* potrà effettuare dei controlli saltuari a campione e non si rende in nessun modo responsabile per eventuali implicazioni legali da parte del socio, causati da documenti ufficiali scaduti o mancanti.
- b) Sono abilitati al pilotaggio del velivolo che intendono usare.
- c) Adempiono a tutte le condizioni dettate dal Regolamento d'uso disponendo, in modo particolare, dei requisiti previsti dagli articoli del capitolo 3 – *Familiarizzazioni, Abilitazione, Groundcheck e Flightcheck*.
- d) Non sono trascorsi più di **3 mesi** dall'ultimo volo effettuato su uno degli aerei del GVML. In caso contrario è fatto obbligo per il pilota effettuare un **volo con uno degli istruttori** abilitati dal GVML, che effettua un volo di allenamento e verifica, al fine di accertare le effettive capacità, che inevitabilmente con il tempo vanno perse. L'istruttore provvede a confermare l'effettivo check positivo. Eccezioni sono previste e concordate preventivamente con il *Comitato*, per chi vola regolarmente un proprio aereo o per altre motivazioni giustificate (esempio volato con altri aerei almeno equivalenti). Possono essere condotti controlli da parte del *Comitato*; il non rispetto di questa regola può essere sanzionato con l'ammonizione, fino all'espulsione del socio per casi gravi.
- e) Hanno versato i contributi previsti dallo Statuto e dal presente Regolamento d'uso.

2. Prenotazioni

2.1. Le prenotazioni degli aerei avvengono mediante iscrizione nel sistema di prenotazione via internet (*VOR – Visual Online Reservation*).

2.2. Gli aerei devono essere prenotati indicando la destinazione prevista; se non conosciuta al momento della registrazione, al più tardi va indicata sulla lavagna, in quanto per motivi legali il *Comitato* deve poter risalire alla destinazione di ogni volo. Di principio la prenotazione viene effettuata sempre dal PIC. Nel caso di un volo con un istruttore va sempre aggiunto anche il suo nominativo, nell'apposito spazio previsto. Le prenotazioni vanno effettuate con il buon senso, cercando di evitare la prenotazione di intere giornate se già si sa che l'aereo sarà volato solo per alcune ore.

2.3. Gli orari di prenotazione devono essere puntualmente rispettati. Scaduti trenta minuti dall'ora di prenotazione prevista senza che l'aereo sia stato preso in consegna dal prenotante, il velivolo è di nuovo a disposizione di altri soci fino alla successiva prenotazione. È fatta salva un'eventuale prenotazione in attesa (*Waiting List*) che ne ha la precedenza.

2.4. Il pilota che non utilizza l'aereo prenotato oppure riduce il tempo di prenotazione è tenuto a modificare tempestivamente le informazioni nel sistema di prenotazione. Il *Comitato* può sanzionare il mancato adempimento di questo obbligo fatturando l'importo del volo previsto.

2.5. Per le prenotazioni di un'intera giornata valgono i seguenti tempi minimi di addebito:

- 0.5h di volo addebitabili al giorno da lunedì a venerdì
- 1h di volo addebitabile per il sabato
- 2h di volo addebitabili per i giorni festivi
- 3h di volo addebitabili per i fine settimana

Tali tempi minimi vengono addebitati anche se non effettivamente raggiunti, salvo impedimenti al volo dovuti a forza maggiore, come ad esempio meteo sfavorevole, guasti o indisposizione provata di salute del PIC. Il *Comitato* decide su richiesta scritta e motivata del PIC in merito alle contestazioni inerenti agli addebiti minimi delle prenotazioni non rispettate.

2.6. Il PIC che alla scadenza del periodo da lui prenotato non abbia puntualmente liberato il velivolo a disposizione dei soci è tenuto, su richiesta del *Comitato*, a giustificare i motivi del ritardo. In caso di ripetuti abusi da parte del socio inadempiente, il *Comitato* può addebitargli una sanzione pecuniaria.

2.7. Ripetute prenotazioni possono essere effettuate nelle seguenti modalità:

- Due prenotazioni future per i giorni feriali
- Una prenotazione futura per i giorni festivi (weekend e giorni festivi infrasettimanali)
- Eccezioni possono essere valutate dal *Comitato* in modo puntuale

Nuove prenotazioni sono ammesse soltanto dopo che le prenotazioni antecedenti siano state usufruite o annullate. Il *Comitato* può cancellare d'ufficio eventuali prenotazioni in eccesso. Rilascio di eventuali deroghe solo su approvazione del *Comitato*.

2.8. Le prenotazioni che eccedono i 7 giorni possono essere concesse unicamente dal *Comitato* dietro esplicita richiesta scritta da parte del socio.

3. Familiarizzazioni, Abilitazioni, Groundcheck e Flightcheck

3.1. Le **familiarizzazioni** devono essere eseguite sullo specifico velivolo GVML con istruttori riconosciuti UFAC e/o FAA e che siano contemporaneamente soci del GVML (elenco aggiornato sul sito). La cerchia degli istruttori che possono eseguire le familiarizzazioni sullo specifico velivolo può essere ulteriormente circoscritta o allargata a discrezione del *Comitato*.

La familiarizzazione viene effettuata dall'istruttore GVML basandosi di principio sul *Syllabus* ufficiale dell'aereo.

Per le familiarizzazioni vengono poste le seguenti **condizioni minime su tutti gli aerei del GVML**:

- Per chi possiede più di 100 ore di volo (iscritte nel logbook): minimo 6 ore block time, 15 atterraggi, di cui almeno 1 su pista inferiore ai 1'000m
- Per chi possiede meno di 100 ore di volo: minimo 10 ore block time, 30 atterraggi, di cui almeno 2 su pista inferiore ai 1'000m
- La familiarizzazione sul Cirrus SR22TN, considerata la tipologia di aereo "High Performance", è permessa solo dopo aver volato almeno 20 ore block time sul SR20. Per chi avesse almeno 10 ore sul SR20 ma meno di 20, è permessa la familiarizzazione sul SR22TN aumentandone la durata con l'istruttore di 5 ore. Per volare in qualità di PIC è inoltre necessario possedere l'endorsement "High Performance" rilasciato e iscritto sul proprio logbook da un istruttore FAA (secondo la direttiva FAR 61.31).

A familiarizzazione conclusa, l'istruttore provvede a completare la documentazione e i diversi formulari relativi al "*Nuovo pilota*", che saranno poi archiviati nel dossier del pilota.

3.2. Al termine della familiarizzazione è obbligatorio effettuare un'**abilitazione** sullo specifico aereo per il tramite di un volo di controllo finale da condurre con il responsabile dei piloti del GVML o suo sostituto (designato dal *Comitato*).

3.3. Operazione di verifica movimentazione a terra **Groundcheck**. Prima di poter volare i velivoli il pilota deve effettuare, assieme a un istruttore, un'operazione completa di movimentazione a terra dei velivoli e l'allestimento delle procedure logistiche e amministrative. Per questa verifica è disponibile una checklist (Groundcheck) disponibile sul sito che deve essere sottoscritta dal pilota e dall'Istruttore e allegata al dossier "*Nuovo pilota*".

3.4. In aggiunta al Groundcheck, il pilota deve sostenere anche una verifica della conoscenza di alcune "best practices" inerenti al volo con gli aerei del GVML, contenute nel **Flightcheck**. L'istruttore che esegue la familiarizzazione deve accertarsi che il candidato l'abbia già appresa, altrimenti è suo compito provvedere a esporgliela nel dettaglio e, analogamente al Groundcheck, allegarla al Dossier "*Nuovo pilota*", debitamente sottoscritta.

3.5. A familiarizzazione e abilitazione ultimate, il pilota deve compilare il **formulario di passaggio** firmato dal suo istruttore. Questo modulo completa il Dossier "*Nuovo pilota*".

3.6. Il *Comitato*, qualora ritenga che un pilota non disponga di un sufficiente allenamento, può chiedere visione del libretto di volo ed eventualmente esigere un volo di controllo con un istruttore specificatamente designato.

3.7. Ogni Istruttore riconosciuto dal *Comitato* ad operare sui velivoli del GVML deve tenere aggiornata la propria *Scheda istruttore* pubblicata sul sito, provvedendo a informare in merito a qualsiasi cambiamento subentrato. L'istruttore rispetta le direttive emanate dal *Comitato* (in particolare il Groundcheck e il Flightcheck) e provvede a trasmettere al pilota tutte le informazioni necessarie per un utilizzo corretto dei velivoli, prolungando – ove ritenuto necessario – la familiarizzazione sullo specifico velivolo. L'istruttore è responsabile della completezza di ogni passaggio sul velivolo.

3.8. Il *Comitato* può concedere **deroga**, parziale o totale, alle familiarizzazioni e/o all'abilitazione in caso di comprovata esperienza del pilota sullo specifico velivolo o per altre giustificate motivazioni. Tali deroghe possono essere proposte, se opportunamente documentate, anche dagli istruttori che stanno eseguendo la familiarizzazione, ma in ogni caso saranno valutate e autorizzate unicamente dal *Comitato*. La deroga sarà formalizzata nel *Dossier "Nuovo pilota"*.

Nel rispetto dei precedenti articoli e a tutela della sicurezza, il *Comitato* può effettuare delle verifiche a campione sull'attività di volo realmente svolta da parte dei PIC.

Il mancato rispetto dei limiti previsti è sanzionabile con il divieto di utilizzo della flotta a tempo determinato o, in caso di recidiva, anche con l'espulsione dal GVML.

4. Uso dei velivoli – Gare – Manutenzione – Responsabilità

4.1. Gli aerei del GVML devono essere utilizzati rispettando rigorosamente le regole e le limitazioni previste dal Manuale di volo AFM – POH e da eventuali direttive complementari emanate dal *Comitato*. Non sono autorizzate manovre o utilizzi del velivolo differenti, tantomeno l'applicazione di procedure *personalizzate* o *per sentito dire*.

4.2. Gli aerei possono essere utilizzati unicamente a scopo privato di aviazione generale. È esclusa qualsiasi forma di utilizzo a scopo commerciale o di voli aerotaxi.

4.3. Durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri il motore dell'aereo deve essere spento.

4.4. L'utilizzo dei velivoli per gare non organizzate dal GVML è subordinato al permesso scritto da parte del *Comitato*.

4.5. Il *Comitato*, coordinato dall'*Addetto ai velivoli*, ha il compito di far eseguire le manutenzioni e le riparazioni sugli aerei secondo le scadenze previste e a fronte di guasti e segnalazioni. Coordina con le rispettive officine e/o meccanici qualificati i lavori necessari, nel rispetto delle normative vigenti (FAA e/o EASA), più in particolare per:

- controlli e servizi 50h, 100h, 500h, ispezioni annuali, collaudi o altri controlli previsti
- interventi e/o overhaul al motore, agli accessori, all'elica, al CAPS, alla fusoliera o a qualsiasi altra parte/componente dell'aereo, secondo il piano di manutenzione previsto
- riparazioni o verifiche a fronte di guasti e/o segnalazioni

Il *Comitato* ha inoltre il compito di rinnovare tutti i certificati (di navigabilità, assicurativi, ecc.) impegnandosi affinché gli aerei siano sempre tenuti allo stato dell'arte.

4.6. Il *Comitato*, sempre coordinato dall'*Addetto ai velivoli*, provvede a definire delle procedure interne, finalizzate a effettuare dei controlli sugli aerei e sul loro utilizzo nei voli effettuati dai soci. Qualora disponibili, si avvale dei dati di volo "registrati" dall'aereo. Lo scarico dei dati e la relativa manipolazione vengono effettuati unicamente da parte di un *Membro di Comitato*; non è per contro permesso ai soci.

4.7. Ogni PIC, prima di intraprendere un volo, deve eseguire tutti i controlli necessari, secondo quanto previsto dal manuale di volo AFM – POH, in base alle checklist ufficiali e secondo le procedure interne (Groundcheck e

Flightcheck).

In particolare verifica:

- che siano ancora disponibili sufficienti ore per il volo previsto prima della necessaria manutenzione (*Libro di bordo e/o Lavagna aerei*)
- che non vi siano difetti segnalati o guasti riportati sulla *Lavagna aerei* e sul *Libro di bordo*
- che i documenti ufficiali siano disponibili e aggiornati (*Airworthiness certificate, Noise certificate, Copertura assicurativa*, altri documenti ufficiali)

Sugli aerei del GVML sono permesse unicamente le checklist ufficiali, certificate dal costruttore dell'aereo. L'utilizzo di checklist abbreviate o personalizzate non è di principio consentito. Il *Comitato* declina ogni responsabilità e ritiene il pilota responsabile dalle conseguenze di un utilizzo improprio delle checklist ufficiali o dall'utilizzo di checklist personalizzate.

- 4.8.** Il PIC è responsabile della **qualità e della quantità del carburante e dell'olio**, come pure della chiusura dei serbatoi carburante dopo il rifornimento e dei tappi del rabbocco dell'olio. Ogni rabbocco d'olio deve essere iscritto nell'apposito formulario e non devono essere lasciate bottiglie di olio vuote sull'aereo, che potrebbero fuorviare il successivo pilota circa la disponibilità sull'aereo di olio di scorta.
- 4.9.** Si raccomanda di non effettuare in nessun caso **benzina sdoganata** in Svizzera (all'estero solo se appositamente previsto e concordato e alle condizioni riportate dal *Comitato* sul sito del GVML). Gli aerei del GVML non sono infatti registrati presso una scuola di volo ATO per voli scuola e nemmeno sono utilizzati per voli commerciali con passeggeri, non è pertanto concesso tale tipo di esenzione. Si rende attento il PIC che, qualora ciò accadesse, le autorità estere potrebbero sequestrare l'aereo o richiedere la restituzione delle tasse e degli interessi anche a posteriori. Tali illeciti e le relative conseguenze, compresi i danni causati dal fermo del velivolo, sono interamente a carico del PIC, anche se non più socio del Gruppo.
- 4.10.** Il PIC deposita nella sede del GVML tutte le **ricevute di rifornimento** del carburante effettuato in altre piazze di volo (con indicato nome del PIC e aereo), unitamente al rapporto di volo.
- 4.11.** Sono severamente vietati voli internazionali da e per **aeroporti non doganali**, se non è stata organizzata puntualmente la dogana. Nel caso in cui sia stata appositamente organizzata, il pilota provvede spontaneamente e di sua iniziativa a darne evidenza (mail, ricevuta o altro) al *Comitato*, tramite notific email a licenze@gvmlugano.ch. Il non rispetto di questa direttiva può essere sanzionato, fino all'espulsione nei casi gravi.
- 4.12.** Gli aerei del GVML sono stati assoggettati al regime IVA della Svizzera, scontandone la relativa imposta. Legalmente, la loro circolazione ad uso privato nell'UE è limitata ai piloti che non siano residenti in uno dei paesi UE. Per tale ragione si rammenta la completa responsabilità del socio pilota, se **residente in UE**, per tutte le conseguenze, anche finanziarie (multe, imposizione IVA estera, danni finanziari derivanti dal sequestro dell'aereo e dai costi generati dal suo fermo forzato e per il suo mancato utilizzo; costi che devono in ogni caso essere rimborsati al GVML) derivanti da voli con **partenza e/o atterraggio in un paese UE** (possibili solo in caso di emergenza, oppure nel caso che non sia presente sull'aereo un altro socio pilota privato, con residenza in Svizzera o altro paese extra-UE).
- 4.13.** Al rientro da un volo, il PIC deve rendere **l'aereo pulito** all'interno e all'esterno. In hangar sono disponibili dei prodotti specifici per la manutenzione. In mancanza di quanto richiesto il *Comitato* fa eseguire il lavoro da un'officina addebitandone le relative spese al PIC. Deve sempre mettere sull'aereo il "*copri pitot*" e il "*copri prese d'aria*", sia che l'aereo si trovi all'interno nell'hangar o che si trovi all'esterno.
- 4.14.** È altresì necessario effettuare un **controllo minuzioso e completo dell'aereo**, dopo averlo parcheggiato, per verificare che non abbia subito danni di nessun genere a seguito del volo. In particolare, alla fusoliera, al carrello, all'elica e a tutte le altre parti esterne fisse e mobili. Eventuali danni riscontrati sono da segnalare immediatamente all'*Addetto ai velivoli* (danni documentati con foto e orario). Un analogo controllo è da effettuare prima del volo, quale scarico di responsabilità.
- 4.15.** Se un pilota dimentica di togliere il **Master switch** scaricando completamente la batteria, gli viene addebitata la somma di CHF 100.-. Chiunque trovasse la batteria scarica, deve contattare immediatamente l'*Addetto ai velivoli*, evitando qualsiasi iniziativa personale.
- 4.16.** È proibito fumare nell'hangar e nella sede.
- 4.17.** Il pilota indicato nell'avviso o nel piano di volo si rende personalmente responsabile dell'utilizzo dell'aereo conformemente al manuale di volo e in ossequio alla legislazione aerea applicabile al volo che intende

effettuare. Il PIC si rende personalmente responsabile di tutti i danni diretti e indiretti (anche se solo economici) che il GVML subisce e in particolare in merito ai seguenti fattori (non esaustivo):

- Un'ispezione carente nel corso dei controlli pre-volo
- Un'insufficiente preparazione del volo che intende effettuare (navigazione, meteorologia, legislazione, prestazioni, peso e centraggio, ecc.)
- Un comportamento leggero o negligente durante il periodo in cui ha preso in consegna l'aereo
- Un'incompletezza o invalidità della documentazione di aeronavigabilità dell'aeromobile
- Un atterraggio su un aeroporto in cui sono in vigore restrizioni di qualsiasi sorta o sul quale lo specifico aereo non è autorizzato ad atterrare (es. mancanza certificato di disinsettazione o di altri certificati o requisiti richiesti)
- Un'errata manipolazione dell'aereo e dei suoi componenti (indifferentemente se per una carente conoscenza o meno del mezzo)
- Una reazione non adeguata a segnalazioni e avvisi riportate dalla strumentazione dell'aereo. In ogni caso, e nel dubbio, è sempre opportuno favorire primariamente gli aspetti di sicurezza del pilota e/o passeggeri e secondariamente di preservazione dell'aereo stesso.
- Un volo con destinazione in un Paese non coperto dall'assicurazione (è fatto obbliga conoscere la copertura assicurativa dell'aereo, disponibile sul sito nella sezione interna).

4.18. Il PIC, come previsto dalla legislazione in vigore, è la sola persona abilitata a decidere se un volo con uno specifico aereo può essere effettuato e a quali condizioni oppure se deve essere interrotto. Vista la responsabilità ultima del PIC, si richiede pertanto la massima attenzione nella presa delle decisioni inerenti al volo, ai passeggeri e al velivolo.

4.19. Per qualsiasi incidente, la franchigia assicurativa stabilita nelle relative polizze di copertura dei velivoli è a carico del PIC.

4.20. In caso di pernottamento fuori campo, l'aereo deve essere, nel limite del possibile, sistemato in un hangar oppure posteggiato in modo conforme e ancorato al terreno.

5. Guasti, incidenti e recupero aerei

5.1. Tutti i difetti, guasti o incidenti sono da segnalare immediatamente e in ogni caso a un *Membro di Comitato*, nell'ordine: all'*Addetto ai velivoli*, al *Presidente* oppure ancora ad un altro *Membro di Comitato*. In caso di necessità, in particolare se si ritiene che l'aereo non possa riprendere il volo senza prima un intervento, il PIC provvede a posizionare un cartello ben in vista sul cruscotto del velivolo. Il guasto deve essere indicato:

- sul *Rapporto di volo* (formulario giallo) nell'apposito spazio previsto
- sulla *Lavagna aerei*

5.2. In caso di guasti che non pregiudicano la navigabilità dell'aereo o che non contravvengono alle disposizioni vigenti in materia di equipaggiamento minimo e che non compromettono la sicurezza degli occupanti, il velivolo deve, nel limite del possibile, rientrare alla base e deve essere applicata la normale procedura di segnalazione dei guasti.

5.3. In caso di guasti che pregiudicano la navigabilità dell'aereo o la sicurezza degli occupanti, la riparazione deve essere eseguita sul posto con l'autorizzazione preventiva dell'*Addetto ai velivoli* o del *Presidente* del GVML e previa comunicazione dettagliata dei lavori da eseguire e della spesa prevista.

5.4. Non può essere richiesto al GVML alcun indennizzo per eventuali spese supplementari sostenute dal PIC e dai passeggeri a causa del guasto, nemmeno per il rientro anticipato tramite altro mezzo.

5.5. Qualsiasi tipo di riparazione è subordinata all'accordo espresso da parte dell'*Addetto ai velivoli* o del *Presidente* del GVML. I rapporti con le officine meccaniche sono tenuti esclusivamente dall'*Addetto ai velivoli*, dal suo sostituto o dal *Presidente* del GVML. I piloti sono tenuti ad astenersi da qualsiasi contatto o rapporto con il personale delle officine meccaniche. Sono fatti salvi il caso in cui l'*Addetto ai velivoli*, il suo sostituto o il *Presidente* del GVML delegano espressamente tale competenza. Tutte le spese derivanti da iniziative personali e ingiustificate vengono addebitate al socio.

5.6. I voli officina sono organizzati e condotti da membri di *Comitato*, ai quali vengono rimborsate tutte le spese sostenute. In caso di necessità, su esplicita richiesta del *Comitato*, possono essere coinvolti altri soci, ai quali vengono rimborsate le tasse di atterraggio, *ATC* e *handling*, come anche metà del costo del volo. Il *Comitato* può concordare ulteriori deroghe.

5.7. In caso di incidente il PIC segnala immediatamente il fatto

- Alla Centrale di Guardia aerea svizzera di salvataggio REGA +41 33 333 33 33 (all'estero) oppure al 1414 (in Svizzera), da contattare in caso di incidente avvenuto sull'aeroporto o fuori, per richiedere l'intervento del SISI e/o in caso di necessità mediche
- Al Centro di coordinamento e salvataggio (RCC) – Polizia cantonale di Zurigo (KAPO ZH) +41 58 717 06 50, da contattare in caso di aereo non arrivato nei tempi previsti dal piano di volo e/o presunto disperso (Flughafenpolizei Stabsabteilung, Einsatzzentrale SAR/RCC, Prime-Center 1-A11, CH-8050 Zürich, rcczurich@kapo.zh.ch, LSARYCYX)
- All'autorità di Polizia locale
- Agli aeroporti di partenza e di destinazione
- A un *Membro di Comitato*.

Il PIC farà pervenire tempestivamente un rapporto dettagliato al *Comitato* per qualsiasi irregolarità, infrazione alle regole dell'aria e alle norme legali o incidente.

- 5.8. Nel caso in cui un velivolo venga lasciato in un aeroporto diverso da quello della sede del GVML, il PIC deve provvedere al recupero dello stesso non appena le condizioni meteorologiche lo permettano. In caso contrario, il *Comitato* ne assume l'iniziativa addebitando al PIC le relative spese.

6. Addebiti e rimborsi

- 6.1. Le note di addebito sono allestite in base ai dati rilevati dal *contaore* (calcolati in minuti centesimali). In caso di dubbi, i dati forniti dai piloti vengono confrontati con le "start-list" dell'aeroporto o con i dati registrati dall'aereo. Per eventuali contestazioni fa stato il *contaore/dati dell'aeroporto/dati registrati dall'aereo*.
- 6.2. Il pagamento delle *note di addebito* deve pervenire entro la scadenza indicata. La regola attuale: "*pagamento a ricezione, ma al massimo entro la fine del corrente mese*". Trascorso infruttuoso tale termine, viene inviato un primo richiamo e se entro 5 giorni non perviene il pagamento verrà emessa una tassa amministrativa di CHF 30.00. A contare dalla scadenza del primo richiamo di pagamento, il *Comitato* può sospendere qualsiasi diritto di utilizzo delle infrastrutture, attrezzature e velivoli del GVML da parte del socio moroso, fino al completo pagamento delle pendenze in corso.
- 6.3. Sui debiti dei soci morosi, viene computato un interesse del 4% quale interesse di mora. Gli interessi sono calcolati a decorrere dalla scadenza indicata sulla *nota di addebito*. In casi di continuo ritardo nel pagamento delle note di addebito emesse, il *Comitato* può procedere all'espulsione del socio. Il *Comitato* può richiedere ai soci depositi di garanzia a copertura dei futuri costi di volo.
- 6.4. I rimborsi del carburante sono da richiedere entro il mese del volo, allegando le ricevute di pagamento e indicando sul rapporto di volo il totale dei litri da rimborsare. Tale importo viene dedotto dal pagamento della nota di addebito. Il prezzo rimborsato è quello corrispondente alla quotazione per il GVML all'aeroporto di Lugano.
- 6.5. Sono a disposizione delle cuffie di proprietà del GVML che possono essere noleggate esclusivamente dai soci. Il loro noleggio deve essere registrato dal PIC nell'apposito formulario disponibile nella sede GVML e il relativo addebito è registrato sulla fattura del PIC.

7. Tariffe orarie per l'uso dei velivoli e categorie di prezzo

- 7.1. La tariffa dell'ora di volo è fissata dal *Comitato*, il quale provvede ad informare per tempo i soci del cambiamento delle tariffe mediante una *newsletter*. Nella sede GVML viene appeso il cartello con le tariffe aggiornate. Inoltre, le tariffe sono pubblicate sul sito web del GVML con la specifica del periodo di validità.
- 7.2. Il modello del tariffario si basa sulle tre seguenti categorie di prezzo:
- Categoria 1-Entry
 - Categoria 2-Gold
 - Categoria 3-Platinum
- 7.3. Ad ogni inizio anno, ogni socio rientra per default nel tariffario *Categoria 1-Entry* e tutte le ore volate nell'anno (dal 1° gennaio al 31 dicembre) sono fatturate al costo orario indicato per lo specifico aereo.



- 7.4.** In ogni momento dell'anno il socio ha la facoltà di passare a un'altra categoria di tariffa (*2-Gold* o *3-Platinum*) che gli dà diritto a una riduzione sul costo orario, previo versamento del forfait specifico della categoria che è addebitato sulla prima fattura utile. Tale acquisto deve essere effettuato tramite una comunicazione inviata a info@gvmlugano.ch. Se la comunicazione perviene entro il 27 del mese, tutti i voli dal primo giorno di quello stesso mese e fino al 31 dicembre sono fatturati con il costo orario della nuova categoria selezionata.
- 7.5.** Per chi avesse aderito alla *Categoria 2-Gold* è consentito il passaggio alla *Categoria 3-Platinum* in qualsiasi momento dell'anno, alle medesime condizioni di cui sopra. L'importo pari alla differenza dei forfait di categoria è addebitato nella prima fattura utile.
- 7.6.** Non è consentito il ritorno ad una categoria minore durante l'anno e per nessuna ragione è previsto il rimborso o l'annullamento della categoria già acquistata e fatturata.

Gruppo Volo Motore Lugano

Annulla e sostituisce i regolamenti precedenti ed entra in vigore alla data qui indicata.

Il *Presidente*: Andrea Demarchi

Luogo e data: Agno, 1 gennaio 2024