BOZZA DI REVISIONE DEL

D.P.R. 5 agosto 1988, n. 404 Regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina, del volo da diporto sportivo.

Versione 2.8 del 20/7/07

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA.

VISTO l'art. 87 della Costituzione;
VISTO il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;
VISTO l'art. 2 della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto sportivo;
VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, relativo all'uso dello spazio aereo nazionale;
UDITO il parere del Consiglio di Stato;
VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 22 luglio 1988;
Sulla proposta del Ministro dei trasporti:

Emana
il seguente decreto

Definizioni

Aeromobile. (Aircraft) ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili, i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa, comunque dal Codice della Navigazione.

Apparecchio. l'aeromobile provvisto di motore costruito per il volo da diporto o sportivo, conforme alla regolamentazione tecnica di cui all'Annex II dell'EC Regulation 1592/02 e all'allegato della L. 106/85, e successive modificazioni, che non possiede le caratteristiche dell'Apparecchio per il volo libero.

Apparecchio per il volo libero. Deltaplano, parapendio e ogni altro aeromobile privo di motore, costruito per il volo da diporto o sportivo, conforme alla regolamentazione tecnica di cui all'Annex II dell'EC Regulation 1592/02 e all'allegato della L. 106/85.

Apparecchio VDS espressione generica che individua indifferentemente, tutte le tipologie di aeromobili costruiti per il volo da diporto o sportivo disciplinati dal presente regolamento.

Altezza. (Height) La distanza verticale di un livello, un punto od un oggetto considerato come punto, misurata da uno specifico dato di riferimento.

Altitudine. (Altitude) La distanza verticale di un livello, un punto o un oggetto considerato come punto, misurata dal livello medio del mare (MSL, Mean Sea Level).

Autorità ATS competente. (Appropriate ATS authority) Il competente organismo designato dallo Stato, responsabile della fornitura dei servizi di traffico aereo nello spazio aereo in considerazione.

Autorità competente. (Appropriate authority)

a) per voli su mare aperto (acque internazionali): l'autorità competente dello Stato di Identificazione

b) per tutti gli altri voli: l'autorità competente dello Stato avente sovranità sul territorio sorvolato.

Autorizzazione del controllo del traffico aereo. (Air traffic control clearance) Autorizzazione rilasciata ad un aeromobile a procedere in conformità alle condizioni specificate da un ente di controllo del traffico aereo.

Ente dei servizi di traffico aereo. (Air traffic services unit) Espressione generica che indica indifferentemente un ente di controllo del traffico aereo, un centro informazioni volo, un ente informazioni volo aeroportuale o un ufficio informazioni dei servizi di traffico aereo.

Livello. (Level) Termine generico relativo alla posizione verticale di un aeromobile in volo e che significa indifferentemente altezza, altitudine o livello di volo.

Pilota Responsabile. (Pilot-in-command) Il pilota che assume il comando ed a cui è affidata la sicura condotta di un volo; nel caso di attività didattica con allievo a bordo il pilota responsabile è l'istruttore di volo.

Pista. (Runway) Un'area rettangolare definita su terra predisposta per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili.

Prua. (Heading) La direzione verso la quale è orientato l'asse longitudinale di un aeromobile, normalmente espressa in gradi dal Nord (geografico, magnetico, bussola o griglia).

Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche (AIP). (Aeronautical Information Publication) Pubblicazione edita da o con l'autorità di uno Stato, contenente informazioni aeronautiche di carattere durevole essenziali per la navigazione aerea.

Rotta. (Track) Proiezione sulla superficie terrestre della traiettoria di un aeromobile, la direzione della quale è di solito espressa ad ogni punto in gradi rispetto al Nord (geografico, magnetico o griglia).

Rullaggio. (Taxiing) Movimento di un aeromobile sulla superficie di un aeroporto effettuato con mezzi propri, ad eccezione del decollo e dell'atterraggio.

Servizi di traffico aereo. (Air traffic services) I vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, dell'avvicinamento e dell'aerodromo).

Spazio aereo controllato. (Controlled airspace) Spazio aereo di dimensioni definite all'interno del quale il servizio di controllo del traffico aereo è fornito in accordo alla classificazione dello spazio aereo.

VDS. L'attività di volo da diporto o sportivo effettuato con apparecchi VDS .

VFR. (VFR) Acronimo usato per indicare le regole del volo a vista.

Visibilità. (Visibility) La visibilità, per gli scopi aeronautici, e' definita come la maggiore delle seguenti:

a) la massima distanza alla quale un oggetto nero di adeguate dimensioni, posto in prossimità del suolo, può essere visto e riconosciuto contro uno sfondo luminoso;

b) la massima distanza alla quale una luce di circa 1000 candele può essere vista e riconosciuta contro uno sfondo scuro.

Visibilità in volo. (Flight visibility) La visibilità osservata in avanti dalla cabina di pilotaggio di un aeromobile in volo.

VMC. (VMC) Acronimo usato per designare le condizioni meteorologiche di volo a vista.

Volo VFR. (VFR flight) Volo condotto secondo le regole del volo a vista.

Zona pericolosa. (Danger area) Spazio aereo di dimensioni definite all'interno del quale possono sussistere in periodi di tempo specificati attività pericolose per il volo dell'aeromobile.

Zona di traffico di aeroporto. (ATZ, Aerodrome traffic zone) Spazio aereo di dimensioni definite, istituito intorno ad un aeroporto, per la protezione del traffico aereo di aeroporto.

Zona vietata. (Prohibited area) Spazio aereo di dimensioni definite, al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, entro il quale il volo di aeromobili è vietato.

Zona regolamentata. (Restricted area) Spazio aereo di dimensioni definite, al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, all'interno del quale il volo degli aeromobili è subordinato al rispetto di specifiche condizioni.

Capo I

Prescrizioni generali

1. Responsabilità per la condotta dei voli.

- 1. Il pilota è l'unico responsabile della condotta del volo e comunque, dell'utilizzo dell'apparecchio .

~~Il pilota responsabile dell'apparecchio VDS, oltre che all'osservanza delle norme di legge, di regolamento e delle prescrizioni dell'autorità competente e dell'autorità ATS competente, è tenuto, prima dell'inizio del volo, ed in ogni sua fase, ad accertarsi, personalmente, che esso possa svolgersi in piena sicurezza, tenuto conto delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza dell'apparecchio VDS, del fabbisogno di combustibile, delle proprie condizioni psico-fisiche, del proprio addestramento e di ogni altra circostanza di tempo e di luogo e conseguentemente, a determinare la condotta da tenere affinché il volo non risulti pericoloso per la propria od altrui incolumità, tenendo, altresì, in considerazione una rotta alternativa nel caso il volo non possa essere completato come pianificato. Dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza per la sosta, egli è l'unico responsabile della condotta e comunque, dell'utilizzo dell'apparecchio.~~

2. Sistemi di sicurezza passiva.

Tutti gli apparecchi VDS dovranno essere colorati con tonalità a forte contrasto con cielo e terra nonché dotati di cinture di sicurezza per il pilota ed il passeggero. Durante il volo con apparecchi VDS a cabina aperta, è altresì obbligatorio, indossare un casco protettivo di tipo rigido adeguato all'attività.

3. Uso delle aree per decollo e atterraggio.

— 1. Il decollo e l'atterraggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, purché col consenso del proprietario o gestore della stessa.

— 2. Salvo quanto previsto dall'articolo 6 n° 4), atterraggi, decolli ed operazioni su od in prossimità di aeroporti civili possono essere effettuati solo mediante specifica autorizzazione della relativa Autorità competente.

Gli apparecchi autorizzati a norma del precedente capoverso sono soggetti alle procedure ed alle regole VFR in vigore per gli aeroporti per i quali l'autorizzazione è stata concessa.

- 3. Gli apparecchi muniti di motore idrovolanti o anfibi, in fase di flottaggio, per le operazioni di attracco e ormeggio, sono assoggettati alle stesse regole di navigazione in vigore per i natanti da diporto

4. Limiti alle operazioni di volo.

— abrogato (art. 22 L.24/4/98 n° 128)

5. Identificazione e registrazione degli apparecchi muniti di motore.

- 1. Per essere ammessi alla circolazione gli apparecchi devono risultare conformi alla regolamentazione tecnica di cui all'Annex II dell'EC Regulation 1592/02, e successive modificazioni, iscritti nei registri degli Stati di appartenenza e possedere le caratteristiche stabilite dalle disposizioni di cui all'allegato della L. 106/85, e successive modificazioni .

~~- 2. Gli apparecchi iscritti nei registri dei Paesi non facenti parte della Comunità Europea, oltre a quanto previsto nel comma 1, devono essere preventivamente autorizzati alla circolazione dall'Aero Club d'Italia.~~

~~- 3. Il richiedente l'autorizzazione di cui al comma 2 deve attestare, con propria dichiarazione autenticata nelle forme di legge, che l'apparecchio è conforme ai requisiti di cui al comma 1. L'autorizzazione viene concessa per mesi tre e nell'arco di dodici mesi dalla concessione, è rinnovabile solo per ulteriori mesi tre.~~

- 4. Gli apparecchi identificati in Italia devono essere iscritti in un apposito registro tenuto dall'Aero Club d'Italia, vidimato nelle forme di legge.

Nel registro sono annotati in ordine cronologico gli atti di cessione dell'apparecchio.

- 5. L'identificazione degli apparecchi di cui al comma 4, avviene a seguito di presentazione da parte del proprietario, della domanda in carta semplice corredata dai seguenti documenti:

a) due fotografie dell'apparecchio visto di lato, due fotografie con vista frontale, idonee ad identificare il modello dell'apparecchio, indipendentemente dalla sua colorazione, che potrà essere successivamente modificata;

b) dichiarazione del proprietario autenticata nelle forme di legge, che attesti la conformità dell'apparecchio alle caratteristiche prescritte dall'Annex II dell'EC Regulation 1592/02 nonché dall'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, come successivamente modificati.

La dichiarazione dovrà contenere anche le seguenti indicazioni: struttura dell'apparecchio (monoposto o biposto), nome del costruttore, ~~modello e potenza del motore~~, peso effettivo dell'apparecchio a vuoto, dimensioni (lunghezza, larghezza e altezza) espresse in centimetri, ~~ubicazione del posto di pilotaggio~~, ~~velocità di crociera~~, tipologia dei comandi (tre assi, due assi o pendolare) nome del costruttore e modello dell'apparecchio, nonché eventuale numero seriale ove trattasi di prodotto industriale.

~~E' fatto obbligo al proprietario dell'apparecchio già identificato di comunicare all'AERO Club d'Italia, entro mesi tre dall'entrata in vigore del presente regolamento, l'ubicazione del posto di pilotaggio.~~

~~Qualora egli non provveda è ritenuto responsabile, ai sensi dell'art. 1 comma 1, in solido con il pilota dell'apparecchio.~~

- 6. L'Aero Club d'Italia, verificata la regolarità della prescritta documentazione, rilascia un certificato di identificazione e una targa metallica di identificazione e può accertare in qualsiasi momento, la

conformità tra la dichiarazione del proprietario del velivolo e le caratteristiche oggettive dello stesso.

- 7. La targa metallica, ~~delle dimensioni di cm 10 x cm 5,~~ sulla quale figura la lettera I seguita da quattro caratteri alfa-numeric, deve essere apposta in modo stabile sull'apparecchio. Le singole lettere e cifre che figurano sulla targa devono essere riprodotte, ciascuna, in colore scuro su fondo bianco o viceversa nelle dimensioni minime di cm 30 x cm 15 sulla parte inferiore dell'ala, oppure sulla fusoliera nel caso di apparecchi ad ala rotante. Al fine di consentire lo sviluppo di nuovi modelli nonché di effettuare i necessari voli di collaudo sugli apparecchi in produzione, le aziende costruttrici possono richiedere certificati di identificazione definiti "certificati di identificazione per apparecchio in prova". Detti certificati sono contrassegnati con la lettera I seguita dalla lettera X e tre numeri, devono essere abbinati agli apparecchi non ancora iscritti nel registro di cui al punto 4, ogni qual volta vengano utilizzati per i voli di collaudo; il rilascio è subordinato alla dichiarazione, che i certificati di identificazione richiesti sono utilizzati esclusivamente per i voli di collaudo di apparecchi con caratteristiche tecniche conformi a quanto previsto nel paragrafo 1, ~~nonché alla comunicazione da parte dell'azienda, dei nominativi dei piloti collaudatori. L'elenco dei piloti collaudatori deve essere costantemente aggiornato a cura dell'azienda richiedente.~~
- 8. ~~Il certificato di identificazione ed il certificato di identificazione per apparecchio in prova devono essere tenuti a bordo.~~
- 9. In caso di passaggio di proprietà dell'apparecchio, è fatto obbligo all'acquirente di darne avviso entro 15 giorni, all'Aero Club d'Italia; qualora l'acquirente non provveda l'Aero Club d'Italia, su segnalazione del venditore, procede al ritiro del certificato di identificazione. ~~In caso di distruzione dell'apparecchio compete al proprietario l'obbligo di darne notizia, entro 15 giorni, all'Aero Club d'Italia; qualora egli non provveda l'Aero Club d'Italia, verificata la circostanza, provvede d'ufficio al ritiro del certificato di identificazione, ponendo le relative spese a carico del proprietario .~~
- 10. Il proprietario dell'apparecchio ha l'obbligo di denunciare all'Aero Club d'Italia, con le stesse modalità previste per la iscrizione, le eventuali modifiche alla struttura o agli altri dati indicati nella dichiarazione di cui al comma 5 (lettera b).
- 11. L'Aero Club d'Italia procede al ritiro del certificato di identificazione qualora, per effetto di sopravvenute modificazioni l'apparecchio non sia più conforme ~~alle caratteristiche nel certificato di identificazione~~ alla regolamentazione tecnica di cui all'Annex II dell'EC Regulation 1592/02, e successive modificazioni, e alle caratteristiche stabilite dalle disposizioni di cui all'allegato della L. 106/85, e successive modificazioni

Capo II - Norme di circolazione e di sicurezza

6. Conduzione dei voli.

- 1. L'attività di volo da diporto o sportivo con apparecchi VDS, ~~è svolta dall'alba al tramonto, nei limiti dei livelli consentiti al volo VFR, in ottemperanza alle regole dell'aria in vigore e in ogni caso, fuori dalle nubi ed in condizioni meteorologiche e di visibilità tali, da consentire il continuo riferimento visivo con la superficie sottostante, gli ostacoli e la eventuale presenza di ogni altro tipo di traffico.~~ Il pilota responsabile dell'apparecchio qualificato avanzato ai sensi del successivo art.24 è, inoltre, tenuto all'osservanza delle regole di volo VFR ed al rispetto delle autorizzazioni e delle istruzioni emesse dagli Enti dei servizi di traffico aereo (ATS). E' svolta secondo le regole del volo VFR. ~~L'apparecchio VDS non deve essere condotto in modo negligente o imprudente tale da mettere a repentaglio la vita o i beni dei terzi; è in ogni caso vietato, il sorvolo di aree abitate di città e paesi, di centrali elettriche, di dighe, di ospedali e carceri nonché di assembramenti di persone all'aperto; salvo autorizzazione dell'ENAC è, altresì vietato, il lancio di oggetti e di liquidi in volo.~~ Il Pilota responsabile, nell'esercizio delle proprie funzioni, assume le decisioni finali riguardo all'impiego dell'apparecchio VDS e può discostarsi dal rispetto delle suddette regole solo nel caso in cui il mancato rispetto è reso assolutamente necessario per ragioni di sicurezza. ~~E' vietato l'uso di sostanze psicoattive che provocano una diminuzione delle prestazioni psicofisiche.~~
- 2. Salvo diversa autorizzazione dell'autorità competente, sentita l'autorità ATS competente, nonché quanto previsto al successivo comma 4, l'attività VDS è svolta fuori dagli spazi aerei controllati e dalle zone di traffico aeroportuale (ATZ), tenendosi a distanza di sicurezza dagli ostacoli e in ogni caso, non inferiore a 5 km dagli aeroporti non ubicati entro ATZ (Aerodrome Traffic Zone).

- 3. Salvo diversa autorizzazione dell'autorità competente, sentita l'autorità ATS competente, l'attività VDS con apparecchi non qualificati avanzati ai sensi del successivo art. 24 è consentita fino ad un'altezza massima di 500 piedi dal terreno, determinata con riferimento al punto più elevato nel raggio di 5 chilometri. Il predetto limite di 500 piedi è elevato a 1000 piedi nei giorni di sabato e domenica e nelle altre festività nazionali.

Limitatamente alle scuole di volo riconosciute dall'Aero Club d'Italia, il limite di 500 piedi è elevato a 1000 piedi nel raggio di 3 chilometri dall'ubicazione della pista ove la scuola ha l'autorizzazione per svolgere la propria attività; sono comunque fatti salvi i diversi limiti imposti dall'autorità competente alle scuole di volo ubicate nelle zone di spazio aereo controllate.

- 4. La titolarità della qualifica di pilota VDS avanzato, di cui al successivo art. 12 n° 8 o il possesso dell'attestato di istruttore VDS avanzato di cui al successivo art.19, autorizzano il pilota responsabile, ad effettuare ai comandi di un apparecchio qualificato avanzato ai sensi del successivo art. 24, atterraggi, decolli ed operazioni, su od in prossimità degli aeroporti non aperti al traffico commerciale, nonché di quelli aperti al traffico commerciale indicati da ENAC laddove esista specifica autorizzazione, ad impegnare spazi aerei controllati e/o regolamentati nonché zone di traffico aeroportuale (ATZ).

7. Voli in prossimità di altri apparecchi.

— 1. Nessun apparecchio VDS deve essere condotto in prossimità di altri aeromobili in modo tale da creare rischi di collisione. Le manovre in formazione sono consentite ai piloti che siano in possesso dell'abilitazione prevista dall'art.12 comma 10.

- 2. Qualora il pilota abbia conseguito l'abilitazione di cui all'art. 12, comma 10, può svolgere l'attività di traino aereo, limitatamente al traino di apparecchi da volo libero, ed alianti VDS. L'attività di traino è consentita con i soli i apparecchi prodotti in serie e/o da kit di montaggio dichiarati idonei al traino dal costruttore; in ogni caso l'apparecchio deve risultare predisposto al traino, in conformità alle prescrizioni riportate nel manuale di volo.

8. Precedenze.

— 1. l'apparecchio VDS che ha diritto di precedenza deve mantenere prua e velocità, ma nessuna di queste regole esenta il pilota responsabile di esso, dall'agire in modo tale da evitare collisioni. Un apparecchio VDS, obbligato dalle regole di seguito riportate a mantenersi a distanza dalla traiettoria di tutti gli altri aeromobili, deve evitare di transitare sopra, sotto, o davanti a questi ultimi, a meno che non passi molto distante e tenga conto degli effetti della turbolenza di scia. Qualora un apparecchio VDS si trovi in avvicinamento frontale con un altro aeromobile, o in situazione simile e c'è pericolo di collisione entrambi devono modificare la propria prua verso destra a distanza da non creare rischi di collisione.

— 2. Quando un apparecchio VDS converge, approssimativamente, allo stesso livello di un altro aeromobile, quello che si trova con l'altro alla sua destra deve dare la precedenza fatta eccezione per i seguenti casi:

a) gli apparecchi più pesanti dell'aria con propulsione a motore devono dare la precedenza ai dirigibili, agli alianti, ai palloni e agli apparecchi per il volo libero;

b) i dirigibili devono dare la precedenza agli alianti, ai palloni e agli apparecchi per il volo libero;

c) gli alianti devono dare la precedenza ai palloni e agli apparecchi per il volo libero;

d) i piloti degli apparecchi con propulsione a motore devono dare la precedenza agli aeromobili dei quali siano informati o vedano, che stanno trainando altri aeromobili od oggetti;

e) gli elicotteri devono dare la precedenza a tutti gli aeromobili;

f) gli apparecchi per il volo libero che conducono il volo in condizioni di ascendenza termica, con rotta ascendente a spirale, hanno in ogni caso precedenza, rispetto agli altri apparecchi per il volo libero in volo. Il senso di rotazione, destro o sinistro, nella conduzione del volo a spirale all'interno dell'ascendenza termica, è determinato dal primo apparecchio per il volo libero che occupa la medesima ascendenza termica. Gli apparecchi per il volo libero che occupano successivamente la stessa ascendenza termica, a qualsiasi quota essi siano, devono adeguare il senso di rotazione a quello dell'apparecchio per il volo libero già presente. Il pilota responsabile che conduce il volo a spirale all'interno della termica, deve dare la precedenza all'apparecchio per il volo libero sottostante che procede con un tasso di salita maggiore nella stessa termica.

9. Sorpasso.

Un apparecchio VDS in fase di sorpasso, è un apparecchio VDS che si avvicina ad un altro aeromobile dalla parte posteriore lungo una linea che forma un angolo inferiore a 70 gradi rispetto al piano di simmetria dell'altro aeromobile.

L'aeromobile che deve essere sorpassato ha il diritto di precedenza e quello che sorpassa, sia esso in salita, in discesa, o in volo orizzontale, deve mantenersi lontano dalla traiettoria dell'altro aeromobile, modificando la propria prua verso destra. Nessun susseguente cambiamento nelle relative posizioni dei due aeromobili deve esimere l'apparecchio VDS che sorpassa da tale obbligo sino a quando non abbia completato il sorpasso e si trovi in spazi liberi.

10. Precedenza in atterraggio.

—1. Il pilota responsabile di un apparecchio VDS che si trovi in volo, o in movimento sul suolo o sull'acqua, deve dare la precedenza agli aeromobili in atterraggio o che si trovino nelle fasi di avvicinamento per l'atterraggio. Il pilota responsabile di un apparecchio VDS, consapevole del fatto che un altro aeromobile è costretto ad atterrare in emergenza, deve dare la precedenza a quest'ultimo.

—2. Un apparecchio VDS in fase di rullaggio deve dare la precedenza agli aeromobili in fase di decollo o che si accingono a decollare.

—3. Qualora un apparecchio VDS più pesante dell'aria sia in avvicinamento ad una medesima area per effettuarvi l'atterraggio, deve dare la precedenza agli aeromobili che si trovino a quota inferiore; tuttavia, questi ultimi non devono in ogni caso utilizzare questa regola per inserirsi nella traiettoria di avvicinamento o sorpassare tale apparecchio VDS quando questo si trovi nelle fasi di avvicinamento per l'atterraggio. Ciononostante gli apparecchi VDS più pesanti dell'aria con propulsione a motore devono dare la precedenza agli alianti e agli apparecchi da volo libero.

—4. in caso di pericolo di collisione fra un apparecchio VDS ed un altro aeromobile in fase di rullaggio si applicano le seguenti disposizioni:

- a) nel caso di avvicinamento frontale o in situazione similare, ciascuno deve arrestarsi o dove possibile, modificare il proprio percorso verso destra, in modo da tenersi ben distante dall'altro;
- b) nel caso di percorso convergente, quello che ha l'altro alla propria destra deve dare la precedenza;
- c) un apparecchio VDS che sta per essere sorpassato da un altro aeromobile ha il diritto di precedenza e l'aeromobile che sorpassa, deve mantenersi ben distante dall'altro.

11. Emanazione di restrizioni e divieti.

— 1. I provvedimenti di cui all'art. 2, terzo comma, della legge 25 marzo 1985, n. 106, devono indicare la durata del divieto o delle limitazioni all'attività ed i limiti laterali e verticali delle aree interessate.

- 2. I predetti provvedimenti devono essere adeguatamente e tempestivamente resi di pubblica conoscenza a cura del Servizio Informazioni Aeronautiche dello Stato con i mezzi e gli strumenti più idonei tra quelli previsti.

Capo III - Accertamento di idoneità per l'attività di volo da diporto o sportivo

12. Attestato di idoneità.

- 1. l'attestato di idoneità rilasciato dall'Aero Club d'Italia consente di svolgere l'attività di volo da diporto o sportivo con gli apparecchi VDS conformi alla regolamentazione tecnica di cui all'Annex II dell'EC Regulation 1592/02 che abbiano le caratteristiche tecniche di cui all'allegato della L. 106/85 e successive modificazioni.

- 2. L'attestato di cui al comma 1 si consegue, superando le prove di esame istituite con riferimento ai relativi corsi indetti dall'Aero Club d'Italia, con le modalità dallo stesso stabilite ed approvate dal Ministero dei Trasporti/Ente Nazionale Aviazione Civile. I possessori di licenze aeronautiche con abilitazioni al pilotaggio di velivoli o alianti o elicotteri in corso di validità, ovvero scadute da non oltre 1 anno sono esentati dalle prove di esame di cui al precedente capoverso.

- 3. Possono aspirare al rilascio dell'attestato di cui al primo comma i cittadini italiani e i cittadini di un altro stato, purché si tratti di stranieri residenti in Italia ed in regola agli effetti del soggiorno.
- 4. Per ottenere il rilascio dell'attestato il richiedente deve presentare il certificato di idoneità psico-fisica previsto dagli articoli seguenti, ~~nonché il nulla osta rilasciato dal Questore della provincia di residenza che valuterà l'inesistenza di controindicazioni agli effetti della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, nonché della sicurezza dello Stato.~~
- 5. Il certificato d'idoneità fisica, ha valore per due anni; alla scadenza l'interessato deve inviare all'Aero Club d'Italia un nuovo certificato. ~~L'Aero Club d'Italia, previa verifica della conformità della certificazione ai requisiti di cui all'art. 14, comunica l'avvenuta registrazione che, a cura dell'interessato, viene riportata sul libretto di volo.~~
- ~~- 6. Per i piloti che esercitano l'attività di istruttore, o di istruttore VDS avanzato, il certificato d'idoneità psico-fisica ha valore di due anni ridotto ad un anno dal compimento del quarantesimo anno di età.~~
- 7. Ai cittadini di uno Stato facente parte della Comunità Europea è consentito praticare l'attività di volo da diporto o sportivo se in possesso di un attestato abilitante all'attività di volo da diporto o sportivo rilasciato dallo stato di appartenenza. Ai cittadini di uno Stato non facente parte della Comunità Europea è consentito praticare l'attività di volo da diporto o sportivo se in possesso di un attestato abilitante all'attività di volo da diporto o sportivo rilasciato dallo Stato di appartenenza in corso di validità, purché riconosciuto dall'Aero Club d'Italia. In ogni caso è tuttavia consentito partecipare alle gare ed alle manifestazioni organizzate dalla Federazione Aeronautica Internazionale (FAI), nonché alle relative attività preparatorie definite dalla FAI se in possesso della sola licenza sportiva FAI in corso di validità, rilasciata dalla FAI per il tramite dell'Aeroclub nazionale di appartenenza.
- 8. L'Aero Club d'Italia rilascia a richiesta, la qualifica di "pilota VDS avanzato" .
Il rilascio della qualifica di pilota VDS avanzato è subordinato al possesso dei seguenti requisiti :
 - A) possesso di attestato di volo da diporto o sportivo con apparecchi provvisti di motore, abilitazione al trasporto del passeggero conseguita da almeno un anno e certificato di idoneità fisica in corso di validità;
 - B) titolarità di certificato di fonìa aeronautica ;
 - C) superamento di apposito esame presso una scuola abilitata al rilascio della qualifica di pilota avanzato.
 Sono abilitate al rilascio delle qualifiche di pilota avanzato le scuole i cui istruttori abbiano la qualifica di istruttore VDS avanzato (DUH!).
E' esentato dalle prescrizioni dei punti da A) a C) il titolare dell'attestato di idoneità di cui all'art. 12 che abbia già conseguito licenze aeronautiche con abilitazione al pilotaggio di velivoli o alianti o elicotteri in corso di validità, ovvero scadute da non oltre 5 anni.
- 9 la qualifica di pilota VDS avanzato ha validità ~~biennale~~ di 5 anni decorrente dalla data del rilascio; la validità è periodicamente rinnovata, ~~con l'ottenimento di nulla osta rilasciato da~~ presso una scuola abilitata. ~~Ogni rinnovo deve essere annotato, a cura della scuola sul libretto di volo.~~ Le modalità di rilascio del nulla osta sono indicate dall'Aero Club d'Italia.
- 10. Le abilitazioni al traino ed al volo in formazione sono rilasciate dall'Aero Club d'Italia ed annotate sul libretto di volo ai possessori di attestato avanzato di cui ai commi 8 e 9 che abbiano superato appositi esami.
Sono abilitate allo svolgimento dei corsi finalizzati al rilascio delle abilitazioni al traino e al volo in formazione, le scuole abilitate al rilascio della qualifica di pilota avanzato i cui istruttori siano in possesso delle relative abilitazioni.
E' esentato dal superamento dell'esame per ottenere l'abilitazione al traino, di cui precedente capoverso, il titolare di licenza aeronautica con abilitazione al traino in corso di validità.

13. Visita medica.

- 1. Le visite mediche per la certificazione dell'idoneità al volo da diporto o sportivo debbono essere effettuate prima dell'inizio dell'attività preparatoria.

- 2. Coloro i quali abbiano già conseguito licenze aeronautiche per l'esercizio dell'attività turistica o professionale, ed abbiano già superato la prescritta visita medica, sono esonerati dagli obblighi previsti dal comma primo del presente articolo.

Si applicano, in ogni caso, le disposizioni di cui all'art. 12 comma 5.

14. Soggetti preposti alla certificazione dell'idoneità psico-fisica.

L'idoneità psico-fisica necessaria per svolgere attività di volo da diporto o sportivo può essere certificata da un istituto medico legale dell'Aeronautica militare, da una unità sanitaria locale, da un medico militare dell'A.M., da un medico specializzato in medicina dello sport, ovvero in medicina aeronautica e spaziale.

15. Requisiti psico-fisici, minimi richiesti.

I requisiti psico-fisici minimi richiesti per il rilascio del certificato di idoneità, di cui all'art. 14, sono i seguenti:

- a) ~~visus non inferiore a 5/10 per ciascun occhio raggiungibili anche con l'uso di lenti correttive. Verificandosi quest'ultima ipotesi, il certificato dovrà farne menzione e l'uso delle lenti durante il volo si intenderà obbligatorio;~~
- b) ~~campo visivo e senso stereoscopico normali;~~
- c) ~~capacità di percepire i colori di trasparenza;~~
- d) ~~capacità di percepire la voce ordinaria di conversazione, da ciascun orecchio ad una distanza non inferiore a due metri, volgendo le spalle all'esaminatore;~~
- e) ~~funzione vestibolare normale;~~
- f) assenza di anomalie psico-fisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di volo da diporto o sportivo.

Capo IV - Attività preparatoria e didattica

16. Attività preparatoria e conseguimento di attestati di idoneità.

- 1. L'attività teorico-pratica per la preparazione allo svolgimento dell'attività di volo da diporto o sportivo per il rilascio del relativo attestato di idoneità nonché delle qualifiche e delle abilitazioni previste dal presente regolamento, è condotta dalle scuole di volo riconosciute dall'Aero Club d'Italia in attuazione dei corsi istituiti, secondo le modalità ed i criteri da quest'ultimo stabiliti ed approvati dal Ministero dei trasporti/Ente nazionale Aviazione Civile, presso gli aero club federati, nonché fra gli enti aggregati all'Aero Club d'Italia.

- 2. È condizione per la legittimità dell'esercizio dei corsi preparatori la copertura assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo, con un massimale non inferiore a euro 500.000 per persona, animale o cosa, ferme restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi.

17. Ammissione ai corsi.

Per essere ammessi ai corsi per il conseguimento dell'attestato di idoneità a svolgere attività di volo da diporto o sportivo i candidati devono:

- a) aver compiuto 18 anni, oppure averne compiuti 16 ed avere l'assenso, nelle forme di legge, di chi esercita nei loro confronti la potestà genitoriale ;
- b) essere in possesso della prescritta idoneità psicofisica.
- e) ~~aver presentato domanda per il rilascio del nulla osta di cui all'art.12 comma 4.~~

18. Programmi dei corsi.

- 1. I programmi didattici dei corsi previsti dall'art. 17 sono costituiti da lezioni teoriche e da esercitazioni pratiche.

- 2. I programmi delle lezioni e delle esercitazioni sono stabiliti dall' aeroclub d'italia. ~~da stabilirsi a cura dell'Aero Club d'Italia, devono comprendere nozioni di base delle seguenti materie:~~

- a) ~~aerodinamica;~~
- b) ~~meteorologia;~~

- e) tecnologia e prestazioni degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo;
- d) tecnica di volo;
- e) tecnica di decollo e di atterraggio;
- f) operazione ed atterraggi di emergenza;
- g) norme di circolazione
- h) navigazione aerea;
- i) principi di legislazione aeronautica;
- l) sicurezza del volo.

19. Attestato di istruttore VDS e di istruttore VDS avanzato

- 1. L'attestato di idoneità a svolgere attività di istruttore VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia a seguito del superamento di un apposito corso, istituito dallo stesso Aero Club d'Italia, con modalità approvate dal Ministero dei trasporti/Ente Nazionale Aviazione Civile.

- 2. Per accedere al corso di cui al comma 1 i candidati devono essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) età non inferiore ai 21 anni;
- b) diploma di scuola media superiore;
- c) possesso di attestato di volo da diporto e sportivo da almeno tre anni e abilitazione al trasporto del passeggero conseguita da almeno un anno.

3) l'attestato di idoneità a svolgere l'attività di istruttore VDS avanzato è rilasciato agli istruttori in possesso dei seguenti requisiti:

- a) qualifica di pilota VDS avanzato conseguita ai sensi dell'art. 12 n° 8 da almeno due anni;
- b) possesso dell'attestato di istruttore di volo con apparecchi provvisti di motore e dimostrazione di aver esercitato la relativa attività per almeno due anni;
- c) autocertificazione di aver eseguito, quale pilota responsabile ai comandi di apparecchi, almeno 300 ore di volo annotate sul libretto di volo.

d) Superamento di apposito esame istituito dall'Aero Club d'Italia.

Sono esentati dagli obblighi di cui ai punti a), c) e d) gli istruttori di volo VDS con apparecchi provvisti di motore, in possesso della qualifica di pilota avanzato, che abbiano conseguito licenza di pilota di velivolo, o di alianti, o di elicottero, le cui abilitazioni siano in corso di validità ovvero scadute da non oltre 5 anni. Gli istruttori VDS e gli istruttori VDS avanzati, sono tenuti a frequentare con cadenza quantomeno triennale, un corso di aggiornamento indetto dall'Aero Club d'Italia, pena la decadenza della licenza di istruttore avanzato; in caso di mancata ottemperanza alle disposizioni del presente capoverso e fino a che non venga provveduto, la validità dell'attestato di istruttore VDS, o di istruttore VDS avanzato rimane sospesa.

20. Prove di esame per il conseguimento dell'attestato di istruttore e di istruttore avanzato.

- 1. Le prove di esame per il conseguimento dell'attestato di istruttore di volo da diporto o sportivo devono comprendere:

- a) prove teoriche e pratiche a terra;
- b) prove pratiche di volo;
- c) esposizione di una lezione relativa ad una materia oggetto dei corsi previsti per il rilascio dell'attestato di idoneità previsto dall'art. 16.

- 2. la prova di esame per il conseguimento dell'attestato di istruttore avanzato deve comprendere:

- a) l'esposizione di una lezione avente ad oggetto le regole della navigazione aerea VRF e le regole dell'aria;
- b) una prova pratica di volo eseguita in spazio aereo controllato.

Capo V - Assicurazione

21. Obbligo di assicurazione per danni a terzi.

- 1. I praticanti la disciplina del volo da diporto o sportivo con mezzi privi di motore devono essere coperti dall'assicurazione della responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo.

- 2. Gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo munito di motore non possono essere posti in circolazione, se non sono coperti dall'assicurazione della responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo.

- 3. All'osservanza della precedente disposizione è tenuto il proprietario dell'apparecchio provvisto di motore, anche se non intenda farne uso personalmente; chi intenda fare uso di un apparecchio altrui è tenuto ad accertarsi che l'obbligo sia stato osservato e in mancanza, a provvedere alla copertura assicurativa.

22. Requisiti della copertura assicurativa.

Affinché si possa considerare adempiuto l'obbligo di cui all'art. 21 il contratto di assicurazione deve rispondere alle disposizioni vigenti nella Comunità Europea, nonché inoltre, prevedere:

- a) estensione della copertura assicurativa anche ai voli compiuti, con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la volontà di questi, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;
- b) estensione della copertura anche ai danni cagionati con colpa grave;
- c) obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato a richiesta di costui;
- d) divieto per l'assicuratore, di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale, eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;
- e) ~~durata della copertura non inferiore ai mesi 6;~~
- f) estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto diverso dall'assicurato, e dal pilota senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.

23. Obbligo di assicurazione nel caso di gare e manifestazioni.

- 1. Le gare e le manifestazioni sportive di qualsiasi genere degli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo non possono aver luogo se l'organizzazione non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile propria e dei direttori ed ufficiali di gara, per i danni arrecati alle persone ed alle cose.

- 2. Restano ferme le regole generali in materia di assicurazione obbligatoria di cui ai precedenti articoli 21 e 22 .

24 Apparecchi qualificati "Avanzati".

- 1. Nell'ambito degli apparecchi compresi nei limiti di cui alla L.106/85 e relativo allegato, muniti di motore ed identificati presso l'Aero Club d'Italia, viene istituita la qualifica di "avanzato", concessa agli apparecchi dotati di radio aeronautica, trasponder in modalità A+C o superiore e dispositivo ELT, con velocità di crociera pari o superiore a 125 Km/h.

~~—2. Per le costruzioni amatoriali, non realizzate da kit di montaggio prodotto industrialmente, oltre ai requisiti di cui al comma 1, il proprietario per ottenere la qualifica di apparecchio "avanzato", deve depositare presso l'Aero Club d'Italia una relazione tecnica, attestante che la realizzazione è stata eseguita con criteri costruttivi ritenuti idonei per gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo. La relazione tecnica deve essere sottoscritta, assumendosi le conseguenti responsabilità normativamente previste, da un ingegnere aeronautico o aerospaziale abilitato all'esercizio della professione da almeno 5 anni—~~

~~— 3. Unitamente alla domanda di cui al punto 5, il proprietario dell'apparecchio "avanzato" è tenuto al deposito presso l'Aero Club d'Italia, in formato cartaceo o elettronico, di copia del manuale di volo dell'apparecchio e del manuale del motore, nei quali devono essere indicati gli interventi di manutenzione previsti dai costruttori dell'apparecchio e del motore.— e tenuto al mantenere un registro nel quale annotare le manutenzioni periodiche richieste e/o modifiche effettuate a cellula, pannello strumenti e motore, da esibire a richiesta delle autorità competenti.~~

~~—4. E' consentito alle aziende costruttrici di apparecchi, di kit di montaggio e di motori depositare presso Aero Club d'Italia, in formato cartaceo o elettronico, i manuali relativi agli apparecchi, ai kit di~~

montaggio ed ai motori di loro produzione. In tal caso il proprietario è esentato dal deposito di cui al precedente comma.

- 5. A seguito di richiesta del proprietario, che abbia autocertificato le installazioni e le caratteristiche di cui al comma 1, la qualifica di apparecchio "avanzato" viene attribuita dall'Aero Club d'Italia mediante annotazione sul certificato di identificazione, previa ispezione di un istruttore avanzato qualificato. ~~Il manutentore dell'apparecchio qualificato "avanzato" è tenuto ad annotare sul libretto dell'apparecchio fornito dall'Aero Club d'Italia, tutti gli interventi di manutenzione prescritti dal manuale di volo e dal manuale del motore e ad inviare all'Aero Club d'Italia, con cadenza almeno triennale, decorrente dalla data di rilascio della qualificazione di cui al comma 1, una dichiarazione attestante la tipologia della manutenzione eseguita in funzione delle ore di volo effettuate dall'apparecchio; la mancata ottemperanza sospende, fino a che non venga ottemperato, l'attribuzione della qualifica di cui al precedente capoverso.~~
Il libretto dell'apparecchio deve essere tenuto a bordo.

25. Calcolo del peso massimo al decollo

- 1. Per favorire l'installazione di supporti tecnici, finalizzati ad implementare la sicurezza del volo, non sono ricompresi, nel limite del 5% complessivo, nel calcolo del peso massimo al decollo di cui all'allegato alla l. n. 106/85 i seguenti supporti di sicurezza:

- ~~Paracadute comprensivo di dispositivo di lancio balistico od ad aria compressa.~~
- ~~Serbatoio di sicurezza antiscoppio.~~
- ~~Radio VHF di tipo aeronautico.~~
- ~~Trasponder.~~
- Sistema antincendio.
- ~~Luci stroboscopiche.~~
- Avionica e strumentazione
- ~~ELT.~~

26 Sanzioni disciplinari

1) Ad integrazione delle sanzioni previste dalla L. 106/85, ed al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, nel caso di inosservanza delle disposizioni del presente regolamento l'Aero Club d'Italia procede alla sospensione dell'attestato fino a mesi 24. La revoca della sospensione può essere, altresì, subordinata al superamento di apposito esame presso una scuola abilitata dall'Aero Club d'Italia, secondo le disposizioni dal medesimo stabilite.

2) Le sanzioni di cui al n° 1) sono deliberate a maggioranza, da una commissione composta da quattro piloti VDS nominati dall'Aero Club d'Italia e dal Direttore Generale dell'Aeroclub d'Italia che la presiede, ed irrogate dall'Aero Club d'Italia.

3) E' facoltà della parte cui vengono contestate le violazioni di cui al n° 1 depositare memorie scritte e chiedere comunque di essere sentita personalmente o a mezzo di procuratore .

capo VI disposizioni finali

27 Adeguamenti normativi ed ambito di applicazione

1) il Ministro dei Trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche ai limiti di quota previsti dall'art.6 n°3 nonché alle procedure di cui agli articoli 8, 9 e 10 che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della normativa nazionale ed internazionale, della tecnica e della sicurezza del volo da diporto o sportivo.

2) Il presente regolamento si applica a:

- a) tutti gli apparecchi VDS operanti nello spazio aereo entro il quale i servizi di navigazione aerea sono forniti dallo Stato Italiano.
- b) tutti gli apparecchi VDS immatricolati in Italia ovunque si trovino, fino a che non entrino in contrasto con le regole pubblicate dallo Stato avente giurisdizione nello spazio aereo attraversato che si intendono prevalenti.

3) Il presente regolamento entra in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale