



CIRCOLARE

SERIE GENERALE

Data XX/XX/2011

GEN-XX

ATTIVITA' DI VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO (VDS)

L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa.

INDICE

1.	PREMESSA	4
2.	SCOPO	4
3.	APPLICABILITA'	4
4.	ACRONIMI	4
5.	DEFINIZIONI.....	5
6.	CONDUZIONE DEI VOLI VDS	5
6.1	Operazioni di volo con apparecchi VDS avanzati	5
6.2	Operazioni di volo con apparecchi VDS non avanzati	7
7.	ATTERRAGGIO E DECOLLO SU AEROPORTI	8
7.1	Attività di apparecchi VDS avanzati	8
7.2	Attività di apparecchi VDS non avanzati	8
8.	ATTIVITA' PREPARATORIA E DIDATTICA.....	10
9.	APPLICAZIONE TRANSITORIA.....	11
10.	DECORRENZA.....	11

1. PREMESSA

Il D.P.R. 9 luglio 2010 n.133 costituisce il Regolamento di attuazione della Legge 25 marzo 1985, n.106 e sostituisce il D.P.R. 5 Agosto 1988 n.404.

Tale regolamento disciplina l'attività di volo da diporto o sportivo degli apparecchi denominati VDS sul territorio nazionale.

Esso in particolare introduce e definisce la tipologia di apparecchio VDS "avanzato" e la qualifica di Pilota di apparecchio VDS "avanzato" secondo quanto riportato nell'art. 8 e nell'art. 11 del D.P.R.. Tale binomio consente, come indicato all' art. 9 comma 1, di *"usufruire di tutti i servizi di navigazione aerea, con modalità e obblighi pari agli aeromobili"* e, come riportato al successivo comma 5, consente l'operatività *"su tutti gli aeroporti non aperti al traffico commerciale e su quelli aperti al traffico commerciale indicati dall'ENAC, nonché in tutto lo spazio aereo italiano aperto al volo a vista"*.

La presente circolare annulla e sostituisce la Circolare n. 332862 del 3 marzo 1994 del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale per l'Aviazione Civile – DGAC – e successiva parziale modificazione n. 333615 del 19 marzo 1994.

2. SCOPO

La presente circolare ha lo scopo di definire le modalità applicative per gli aspetti di competenza dell'ENAC, derivanti dall'introduzione del D.P.R. n. 133/2010, e le responsabilità dei soggetti a vario titolo coinvolti.

3. APPLICABILITA'

La presente circolare si applica al volo da diporto o sportivo come da definizione indicata all'art. 2 comma 1 lettera a) e alla tipologia di mezzi, denominati apparecchi, di cui all'art. 2 comma 1 lettera b), c) e d) del D.P.R. n. 133/2010, che intendono impegnare ed utilizzare lo spazio aereo delle FIR nazionali secondo le regole del volo VFR.

4. ACRONIMI

AeCI	Aero Club d'Italia
AIP	Aeronautical Information Publication
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service

ATZ	Aerodrome Traffic Zone
EASA	European Aviation Safety Agency
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ENAV	Società Nazionale Assistenza al Volo
EPAC	Entrate Proprie Aviazione Civile
FCL	Flight Crew Licensing
FIR	Flight Information Region
NOTAM	NOTice to AirMen
TBT	Terra Bordo Terra
ULM	Ultra Light Machine
VDS	Volo da Diporto o Sportivo
VFR	Visual Flight Rules

5. DEFINIZIONI

Apparecchio VDS e per il volo libero: un mezzo impiegato per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106;

Apparecchio VDS "avanzato": un apparecchio VDS avente i requisiti tecnici di cui all'articolo 8 del D.P.R. 133/2010;

Pilota "avanzato": pilota che soddisfi i requisiti di cui al comma 9 dell'articolo 11 del D.P.R. n. 133/2010;

VFR speciale: condizione di volo come specificato in Appendice 5 del Regolamento "Regole dell'Aria";

Piano di Volo: informazioni specifiche fornite ad enti dei servizi di traffico aereo, relative ad un volo, o porzione di volo, di un aeromobile;

Volo da diporto o sportivo: l'attività di volo effettuata con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro;

Zona regolamentata "D": spazio aereo di dimensioni definite all'interno del quale possono sussistere in periodi di tempo specificati attività pericolose per il volo dell'aeromobile;

6. CONDUZIONE DEI VOLI VDS

6.1 Operazioni di volo con apparecchi VDS avanzati

6.1.1 Generalità

Un volo di un VDS avanzato è tale esclusivamente qualora è attribuita all'apparecchio la qualifica di "avanzato" ed il pilota ai comandi sia qualificato "pilota avanzato".

Qualora, ai comandi di un apparecchio VDS qualificato "avanzato" vi sia un pilota non qualificato "avanzato", non si è in presenza di un volo VDS "avanzato".

6.1.2 Modalità effettuazione operazioni

Le operazioni con apparecchi VDS “avanzati”, possono essere effettuate solo nel periodo diurno (vedi Regolamento ENAC “Regole dell’aria”), secondo quanto stabilito dalla regolamentazione vigente per il volo a vista nello spazio aereo dove è consentito il traffico VFR, ottemperando alla normativa vigente della classe di spazio aereo interessata, fuori dalle nubi e in condizioni meteorologiche che consentano di mantenere il contatto visivo col suolo o con l’acqua, con gli ostacoli e con qualsiasi altra tipologia di traffico aereo.

6.1.3 Operazioni in VFR speciale

Considerate le marginali condizioni meteorologiche alle quali è consentita l’effettuazione di tali operazioni e tenuto conto dell’impatto sulla complessiva regolarità dei voli all’interno degli spazi aerei interessati, si prescrive quanto segue:

- l’iter di formazione per il conseguimento della qualifica di pilota VDS avanzato deve prevedere l’effettuazione di idoneo addestramento in volo in condizioni di VFR Speciale;
- l’ENAC, su proposta del competente fornitore dei servizi ATS, può pubblicare limitazioni alla conduzione di voli VFR speciale degli apparecchi VDS “avanzati” all’interno di determinati spazi aerei; ferme restando le prerogative degli enti di controllo del traffico aereo in merito alla autorizzazione su base tattica, caso per caso, di tali attività.

6.1.4 Comunicazioni TBT

Il pilota avanzato che conduce un apparecchio VDS avanzato, in tutte le comunicazioni TBT con gli enti ATS, in lingua italiana o in inglese, deve far precedere il nominativo dal termine “ULTRALIGHT”. Il nominativo di chiamata deve essere espresso sempre completo.

6.1.5 Presentazione Piano di Volo

In caso di presentazione di piano di volo, il pilota qualificato “avanzato” che conduce un apparecchio VDS “avanzato”, deve inserire:

- nel campo 7 del Piano di Volo l’identificazione dell’apparecchio, seguita dalle lettere UL (es. I 7701 UL);
- nel campo 18 del Piano di Volo la dicitura “ULM ADVANCED”.

6.1.6 Uso del transponder modo “S”.

A seguito di richiesta di AeCI, l’ENAC – Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti – Ufficio Registro Aeromobili – fornisce al medesimo Aero Club i codici binari identificativi a 24 bit da inserire nel transponder di modo “S” di ciascun apparecchio VDS “avanzato”.

L'AeCI assegnerà un codice specifico ed univoco a ciascun apparecchio VDS avanzato e istituirà un registro (data base) ove verranno riportati tutti i dati caratteristici dell'associazione codice-nominativo (tipologia velivolo, proprietà, marche, ecc.). Tale registro dovrà essere disponibile sul sito dell'AeCI (www.aeci.it) unitamente alle eventuali modifiche (sospensioni, cancellazioni, variazioni, ecc.) all'ENAC ed all'ENAV.

6.2 Operazioni di volo con apparecchi VDS non avanzati

6.2.1 Modalità effettuazione operazioni

I voli con apparecchi VDS “non avanzati” possono essere effettuati solo nel periodo diurno e devono operare fuori dagli spazi aerei controllati e dalle zone soggette a restrizioni, fuori dalle zone di traffico aeroportuale – ATZ e, in assenza di ATZ, comunque ad una distanza superiore a 5 chilometri dal limite esterno degli aeroporti (limite dell'area comprensiva di piste, vie di rullaggio e piazzali).

6.2.2 Istituzione zone per attività entro spazi aerei controllati

I voli con apparecchi VDS “non avanzati”, ai sensi di quanto indicato nel D.P.R. n. 133/2010 - art.9 comma 2, possono essere autorizzati dalla Direzione Regolazione Spazio Aereo di ENAC, in via eccezionale, ad operare entro spazi aerei controllati mediante l'istituzione di una zona, assimilabile ad una zona soggetta a regolamentazione “D”.

L'istituzione di tale zona potrà avvenire solo previa valutazione tecnica-operativa degli enti ATS di competenza comprensiva di una valutazione del rischio. Si evidenzia che all'interno di dette zone non è prevista alcuna fornitura di servizio ATS.

6.2.3 Soggetti titolati all'inoltro richiesta

I soggetti titolati ad inoltrare la richiesta sono le Scuole di Volo federate o aggregate all'Aero Club d'Italia (AeCI) o imprese di costruzione/manutenzione.

6.2.4 Modalità di istituzione

La procedura di richiesta istituzione/rinnovo/modifica di una zona per tale attività VDS entro spazi aerei controllati, deve conformarsi a quanto previsto dalle circolari ENAC ATM-03 per le zone richieste a carattere permanente (periodo superiore a 90 giorni nell'arco di un anno) e ATM-05, per le zone richieste a carattere transitorio (periodo pari o inferiore a 90 giorni nell'arco di un anno), con le aggiuntive condizioni di seguito indicate:

- la richiesta (Notiziario Speciale riportato nell'ATM-05 o il format ATM03) deve essere integrata del preventivo parere favorevole di AeCI, per le parti di propria competenza;

- contenere i pareri provenienti dall'autorità competente, militare o civile, nel caso siano interessate aree o installazioni considerati sensibili relativamente agli aspetti di "security".

7. ATTERRAGGIO E DECOLLO SU AEROPORTI

7.1 Attività di apparecchi VDS avanzati

Il comma 5 dell'Art. 9 del D.P.R. n. 133/2010 prevede che *"La titolarità della qualifica di pilota VDS avanzato o il possesso dell'attestato di istruttore VDS avanzato di cui all'articolo 18, abilitano il pilota responsabile, ai comandi di un apparecchio qualificato avanzato, ad operare...(omissis), su quelli (aeroporti) aperti al traffico commerciale indicati dall'ENAC...(omissis)"*.

Allo scopo di dare attuazione alla previsione di cui sopra l'Ente individua l'elenco degli aeroporti aperti al traffico commerciale sui quali possono operare apparecchi VDS "avanzati" condotti da piloti in possesso della corrispondente qualifica. Tale elenco, riportato in AIP Italia, viene definito escludendo gli aeroporti "coordinati" e quelli ad "orari facilitati" nonché quegli aeroporti la cui complessità, basata sul livello e tipologia di traffico tenendo anche conto delle caratteristiche infrastrutturali e dell'articolazione dei movimenti nel corso della giornata, non è compatibile con il loro utilizzo da parte dei velivoli da diporto o sportivo.

Ai fini dell'applicazione del D.P.R. n. 133/2010 sono considerati aeroporti aperti al traffico commerciale quelli che ricadono nell'applicabilità del Regolamento ENAC per la Certificazione e l'Esercizio degli Aeroporti e quelli sui quali sulla base di quanto indicato su AIP Italia è possibile svolgere voli commerciali; i restanti aeroporti sono da considerare "non aperti al traffico commerciale".

L'elenco allegato potrà essere rivisto dall'Ente, a seguito di variazioni operative degli scenari di traffico sugli aeroporti italiani, tenendo conto delle esperienze maturate in esercizio.

Per ciò che attiene gli adempimenti amministrativi dovranno essere corrisposte le previste tariffe incluso il pagamento dei diritti aeroportuali.

7.2 Attività di apparecchi VDS non avanzati

In base all'Art. 6 comma 3 del D.P.R. n.133/2010, l'atterraggio ed il decollo di apparecchi VDS non "avanzati" su aeroporti aperti al traffico commerciali non è consentito, salvo casi eccezionali o di particolare rilevanza purchè non venga pregiudicata la sicurezza delle operazioni di volo. La richiesta di autorizzazione, debitamente motivata e contenente una valutazione del rischio associato, deve essere presentata dal soggetto interessato alla Direzione Aeroportuale territorialmente competente. Il rilascio della singola autorizzazione da parte della Direzione Aeroportuale, previa verifica con il fornitore dei servizi di traffico aereo

operante sull'aeroporto, dell'assenza di specifici impedimenti afferenti aspetti di sicurezza o di specifiche problematiche inerenti il traffico aereo, è coordinato con le strutture centrali ENAC competenti.

L'attività degli apparecchi VDS non avanzati sui rimanenti aeroporti civili può essere autorizzata, in casi limitati, dalla Direzione Aeroportuale dell'ENAC competente per territorio, previa verifica con il fornitore dei servizi di traffico aereo operante sull'aeroporto dell'assenza di specifici impedimenti afferenti aspetti di sicurezza o di specifiche problematiche inerenti il traffico aereo.

I casi in cui l'autorizzazione ad apparecchi VDS non avanzati ad operare su aeroporti civili non aperti al traffico commerciale può essere rilasciata sono:

- a. in occasione di manifestazioni aeree;
- b. per attività aeroscolastica autorizzata sul medesimo aeroporto a Scuole di Volo federate o aggregate all'Aero Club d'Italia;
- c. per attività collegate alla presenza di imprese di costruzione/manutenzione sullo specifico aeroporto.

In occasione di manifestazioni aeree dovrà essere seguita, per quanto applicabile, la procedura descritta nella Circolare ENAC OPV-19.

Allo scopo di ottenere l'autorizzazione, qualora sussistano i presupposti di cui ai punti b. e c. precedenti, la richiesta deve essere inoltrata con congruo anticipo rispetto alla data prevista, per il tramite della scuola VDS o della impresa di costruzione/manutenzione interessata, alla Direzione Aeroportuale competente; tale organizzazione sarà responsabile della gestione in sicurezza del processo. Alla richiesta deve essere allegata la lista degli apparecchi con relativi estremi di identificazione ed i nominativi dei piloti in possesso delle licenze o attestazioni previste di seguito.

L'organizzazione richiedente, al momento della domanda, dovrà inoltre fornire le seguenti informazioni relative all'utilizzo dei VDS:

- Movimentazione a terra dei VDS (es.: aree di parcheggio assegnate, vie di rullaggio consentite);
- Cartine dell'aerodromo con rotte e circuiti da utilizzare nelle fasi di decollo ed atterraggio specifiche per aeroporto e tipo di VDS, eventuali NOTAM;
- Dichiarazione, da parte dei piloti, che attestino la conoscenza delle procedure summenzionate relative allo specifico aeroporto.

L'autorizzazione può essere concessa agli apparecchi ed ai piloti che rispondano alle seguenti condizioni:

- apparecchi a motore con cabina chiusa provvisti di controllo su tre assi;
- apparecchi provvisti di apparato transponder di modo "C";

- apparecchi con assicurazione stipulata con massimale equiparato ad aeromobile di aviazione generale similare per numero di occupanti;
- piloti in possesso di attestato di pilota VDS avanzato o attestato di pilota VDS con licenza di radiotelefonia in italiano o inglese;
- presenza a bordo di apparati radio fissi o portatili per uso aeronautico che rispettino la normativa europea;
- utilizzo banda di frequenza aeronautica 117.9750-137.0000 MHz. sotto le seguenti condizioni:
 - o comunicazioni radio fra piloti VDS e fra piloti VDS e stazioni di terra;
 - o non è prevista la fornitura di servizi ATS qualunque sia la classe di spazio aereo interessato. Il contatto radio con enti ATS potrà essere stabilito soltanto nel caso di autorizzazione allo scalo su aeroporti sede di enti ATS.

L'autorizzazione può essere sospesa o revocata a seguito di inosservanze della normativa vigente, oppure per esigenze di sicurezza, e in ogni caso quando l'ENAC lo ritiene necessario.

La presente Circolare non intende disciplinare modalità operative in situazioni di emergenza dichiarata.

Su aeroporti non aperti al traffico commerciale sui quali non è presente un fornitore dei servizi del traffico aereo la Direzione Aeroportuale competente potrà coordinarsi con la Direzione Regolazione Spazio Aereo.

L'atterraggio ed il decollo di apparecchi non avanzati su aeroporti non aperti al traffico commerciale all'interno di spazi aerei controllati e zone di traffico aeroportuale (ATZ) potrà essere autorizzato previa la verifica dell'istituzione di apposita zona secondo quanto riportato al paragrafo 6.2.2 della presente Circolare.

Eventuali limitazioni permanenti a tale tipologia di traffico saranno rese disponibili su AIP-Italia.

8. ATTIVITA' PREPARATORIA E DIDATTICA

Ai sensi degli artt. 15 e 17 del D.P.R. n. 133/2010 i requisiti previsti per le scuole di volo nonché i programmi didattici per il rilascio dell'attestato di idoneità al pilotaggio VDS e delle qualifiche e delle abilitazioni sono approvati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sentito l'ENAC.

Il parere viene fornito dall'ENAC direttamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed inviato per conoscenza all'Aero Club d'Italia.



CIRCOLARE

GEN-XX

Attività di volo da diporto o sportivo (VDS)

XX/XX/2011

pag. 11 di 11

Tali programmi sono differenziati per tenere conto delle diverse tipologie di apparecchi esistenti e dei diversi privilegi che il pilota può svolgere.

La valutazione da parte dell'ENAC è basata su criteri di proporzionalità rispetto ad aeromobili di caratteristiche simili; in particolare per la valutazione dei programmi di addestramento per il rilascio di attestato di pilota VDS è presa a riferimento la normativa comunitaria sulle licenze del personale di volo di prossima emissione - Part FCL (es.: Light Aircraft Pilot Licence (LAPL)).

Relativamente alle qualifiche di istruttore ed istruttore/esaminatore, in aggiunta a quanto sopra viene verificata la presenza di elementi di valutazione relativi alle doti di teaching and learning e sulle capacità di giudizio e valutazione, che sono comuni agli istruttori ed agli esaminatori a prescindere dalle varie tipologie di apparecchi, aeromobili o specialità per le quali vengono esercitati - già inclusi nella Part FCL.

La valutazione dei programmi di addestramento di piloti VDS privi di motore è basata su criteri di similarità con quelli previsti dalla normativa applicabile per il rilascio di licenza di pilota di aliante o di paracadutista.

Nello svolgimento delle attività di cui sopra l'ENAC può costituire appositi gruppi di lavoro prevedendo l'eventuale coinvolgimento di professionalità esterne all'Ente.

9. APPLICAZIONE TRANSITORIA

Le autorizzazioni al decollo ed all'atterraggio già rilasciate secondo le modalità previste dall'ENAC in applicazione dell'art 2 del D.P.R. n. 404/1988 decadono automaticamente sei mesi dopo la pubblicazione della presente Circolare.

Il rinnovo delle zone istituite per attività VDS entro Spazi Aerei Controllati che non ricadono nelle tipologie previste al paragrafo 6.2.2 della presente Circolare non saranno oggetto di rinnovo da parte dell'ENAC.

10. DECORRENZA

La presente circolare entra in vigore dalla data della pubblicazione sul sito internet dell'ENAC.

Il Direttore Generale
Dott. Alessio Quaranta