

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 9 luglio 2010, n. 133
Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la
DISCIPLINA DEL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO.
(GU n. 193 del 19-8-2010 - Suppl. Ordinario n.197)

IN VIGORE DAL: 17-11-2010

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87, comma 5, della Costituzione;

Visto l'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e, in particolare, l'articolo 743;

Vista la legge 29 maggio 1954, n. 340, recante il riordino dell'Aero Club d'Italia;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, relativo all'uso dello spazio aereo nazionale;

Vista la legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo;
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404, recante il regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);

Visto il regolamento (CE) 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 20 ottobre 2004, di approvazione del nuovo statuto degli Aero Club locali e dei principi informatori dello Statuto tipo delle federazioni sportive aeronautiche, pubblicato nel Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.7 dell'11 gennaio 2005;

Visto il decreto legislativo 6 novembre 2007, n.197, recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento(CE) n.785/2004;

Ravvisata l'esigenza di aggiornare ed integrare le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404, alla luce della più recente normativa nel settore della navigazione aerea nonché dell'evoluzione tecnologica e della diffusione dell'attività del volo da diporto o sportivo;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 28 ottobre 2009;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 24 maggio 2010;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 24 giugno 2010;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

E M A N A
IL SEGUENTE REGOLAMENTO

CAPO I PRESCRIZIONI GENERALI E SICUREZZA

Art. 1 Oggetto e ambito di applicazione

Il presente regolamento disciplina l'attività di volo da diporto o sportivo, di seguito denominato: «VDS», e si applica a tutti gli apparecchi VDS individuati nell'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106, operanti sul territorio nazionale.

Art. 2 Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

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

b) apparecchio VDS: un mezzo con motore impiegato per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106;

c) apparecchio avanzato: un apparecchio VDS avente i requisiti tecnici di cui all'articolo 8;

d) apparecchio per il volo libero: un deltaplano, ovvero un parapendio ovvero ogni altro mezzo privo di motore impiegato per il volo da diporto o sportivo, con decollo a piedi, avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106;

e) pilota responsabile: il soggetto che assume il comando ed al quale e' affidata la sicurezza della condotta del volo;

f) fornitore di servizi di traffico aereo competente: il fornitore di servizi di traffico aereo designato per lo spazio aereo preso in considerazione;

g) regole dell'aria: le disposizioni di cui al regolamento tecnico adottato dall'ENAC, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n.250, ed in accordo alle previsioni del decreto legislativo 9 maggio 2005, n.96, di recepimento delle parti applicabili dell'Annesso 2 ICAO e della normativa comunitaria e internazionale direttamente applicabile;

h) regole del volo a vista diurno: le regole dell'aria, di cui alla lettera g) applicabili ai voli a vista effettuati da mezz'ora prima del sorgere del sole a mezz'ora dopo il tramonto (orari basati sulle effemeridi).

Art. 3 Responsabilità per la condotta dei voli

1. Il pilota responsabile dell'apparecchio VDS, nel rispetto della normativa vigente, delle prescrizioni dell'ENAC, in materia di navigazione e traffico aereo, e di quelle del fornitore di servizi del traffico aereo competente, prima dell'inizio ed in ogni fase del volo, e' tenuto ad accertarsi delle proprie condizioni psico-fisiche, delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza dell'apparecchio VDS e degli equipaggiamenti necessari per la tipologia di volo che intende effettuare, adottando, sulla base del proprio addestramento e di ogni altra circostanza di tempo e di luogo, tutte le misure idonee affinché il volo non pregiudichi la propria incolumità e quella dei terzi.

2. Il pilota di cui all'articolo 2, lettera e), e' responsabile della condotta e dell'utilizzo dell'apparecchio VDS dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza per la sosta. **In caso di attività didattica il pilota responsabile è l'istruttore di volo.**

3. Il passeggero e l'allievo degli apparecchi per il volo libero, pilotabili con lo spostamento congiunto del peso, si attengono scrupolosamente alle istruzioni impartite loro dal pilota responsabile.

4. Qualora il pilota responsabile disattenda le prescrizioni di cui al comma 1, adottando una condotta di volo che metta a repentaglio la sua e l'altrui incolumità e, pertanto, tale da ingenerare dubbi sulla persistenza della sua idoneità psico-fisica, l'Aero Club d'Italia può rinviarlo a visita medica presso le strutture sanitarie di cui all'articolo 13, sospendendo, in via cautelare, l'attestato d'idoneità al pilotaggio.

Art. 4

Sistemi di sicurezza

1. **Gli apparecchi VDS sono colorati con tonalità a forte contrasto con il cielo e la terra** e sono dotati di cinture di sicurezza per il pilota e per il passeggero. Gli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettere b) e c), sono dotati di strumento indicatore di quota.

2. **Sono dotati di paracadute balistico, gli apparecchi VDS ad ala fissa, prodotti industrialmente anche in kit di montaggio**, di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106, e **gli apparecchi VDS ad ala fissa amatoriali**, non realizzati mediante kit di montaggio prodotto industrialmente, di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

3. **A bordo degli apparecchi VDS a cabina aperta, è obbligatorio indossare un casco protettivo** di tipo rigido adeguato al tipo di apparecchio ed all'attività.

4. **In caso di volo sull'acqua** oltre la distanza di planata dalla spiaggia o in caso di decollo o atterraggio da siti per i quali le relative traiettorie rendano possibile, in caso di avarie, il ricorso all'ammarraggio forzato, **è obbligatorio avere a bordo un giubbotto salvagente per ciascun occupante.**

5. **Il pilota comunica alla base di partenza** o ad un terza persona che si incarichi dell'attivazione della procedura, **la rotta e la destinazione del volo, nel caso in cui l'apparecchio VDS non sia dotato di un trasmettitore localizzatore, anche portatile, attivabile in caso di emergenza** al fine di agevolare lo svolgimento delle operazioni di ricerca e di soccorso.

Art. 5

Emanazione di restrizioni, divieti e sicurezza in generale, limiti alle operazioni di volo.

1. L'ENAC, anche su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Ministero della difesa, in relazione ad esigenze di sicurezza della navigazione aerea civile e militare, adotta specifiche restrizioni di natura temporanea all'attività di volo, indicando la durata del divieto o delle limitazioni all'attività ed i limiti laterali e verticali delle aree interessate.

2. Alle misure di cui al comma 1 e' data tempestiva pubblicità mediante le modalità e le procedure di cui al Regolamento ENAC "Servizio informazioni aeronautiche", approvato con deliberazione del 24 maggio 2007.

3. L'Aero Club d'Italia, nel rispetto della normativa vigente, può intervenire per fronteggiare situazioni impreviste ovvero contingenti che possano arrecare pregiudizio alla sicurezza della navigazione aerea degli apparecchi VDS.

Art. 6

Uso delle aree per decollo ed atterraggio

1. Il decollo, l'atterraggio ed il rimessaggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, ivi comprese le aviosuperfici, le idrosuperfici e le elisuperfici certificate dall'ENAC nonché su aree occasionali, secondo quanto previsto dalla vigente normativa, previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporne l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti Autorità civili e militari.

2. Le operazioni di attracco ed ormeggio degli idrovolanti e degli anfibi sono assoggettate alle stesse regole di navigazione vigenti per i natanti da diporto. In fase di flottaggio, agli idrovolanti ed agli anfibi non sono applicabili limitazioni legate alla potenza della motorizzazione imposte dalla normativa vigente in materia di circolazione di natanti. **Limitazioni di velocità sono applicabili solo alle fasi di flottaggio** che seguono il completamento della manovra di ammaraggio o che precedono l'avvio di quella di decollo.

3. L'atterraggio, il decollo e le operazioni di volo in prossimità di aeroporti civili sono effettuate esclusivamente su autorizzazione rilasciata dall'ENAC, previo coordinamento con il fornitore di Servizi di traffico aereo competente. In prossimità di aeroporti e di installazioni militari, dette attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, in aderenza a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia.

Art. 7

Registrazione ed identificazione degli apparecchi VDS muniti di motore

1. Sono ammessi alla circolazione sul territorio nazionale gli apparecchi VDS muniti di motore, aventi caratteristiche conformi a quelle di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106, iscritti nel registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 20 ottobre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.7 dell'11 gennaio 2005, di seguito denominato : «DPCM 20 ottobre 2005», tenuto dall'Aero Club d'Italia ed in possesso del certificato di identificazione, di cui al comma 5, nonché gli apparecchi VDS muniti di motore iscritti nei registri degli Stati membri dell'Unione europea.

2. Gli apparecchi VDS iscritti nei registri dei Paesi terzi, aventi caratteristiche conformi a quelle di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106, sono preventivamente autorizzati dall'Aero Club d'Italia alla circolazione sul territorio nazionale. Detta autorizzazione ha durata di novanta giorni ed è rinnovabile per altri novanta giorni nell'arco di dodici mesi, salvo eventuali accordi intercorsi tra l'Aero Club d'Italia e l'ente omologo dello Stato di appartenenza dell'apparecchio VDS. Il richiedente attesta, con propria dichiarazione autenticata nelle forme di legge, la conformità dell'apparecchio alle caratteristiche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

3. La domanda di iscrizione nel registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 ottobre 2004, presentata dal proprietario dell'apparecchio, è corredata dai seguenti documenti:

a) due fotografie a colori dell'apparecchio, visto di lato e frontalmente, idonee ad identificarne il modello, indipendentemente dalla sua colorazione;

b) dichiarazione del proprietario autenticata nelle forme di legge o autocertificazione attestante la conformità dell'apparecchio alle caratteristiche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106.

La dichiarazione reca le seguenti indicazioni:

- 1) struttura dell'apparecchio (monoposto o biposto);
- 2) nome del costruttore;
- 3) modello e potenza del motore, peso massimo al decollo, dimensioni (lunghezza, larghezza e altezza) espresse in centimetri, ubicazione del posto principale di pilotaggio, tipologia dei comandi (tre assi, due assi, pendolare, elicottero, autogiro, mongolfiera, dirigibile);
- 4) modello dell'apparecchio, eventuale installazione del gancio per il traino nonché l'eventuale numero seriale ove trattasi di prodotto industriale;

c) in caso di richiesta di attribuzione della qualifica di apparecchio avanzato, il proprietario, oltre alla documentazione indicata alle lettere a) e b), allega la documentazione di cui all'articolo 8.

4. L'Aero Club d'Italia, accertata la regolarità della documentazione di cui al comma 3, rilascia un certificato di identificazione e una targa metallica. L'Aero Club d'Italia può accertare, in qualsiasi momento, la conformità tra la dichiarazione del proprietario dell'apparecchio e le caratteristiche oggettive dello stesso, anche avvalendosi delle strutture di altri soggetti pubblici.

5. La targa metallica, delle dimensioni di dieci centimetri x cinque centimetri, sulla quale figura la **lettera I (Italia) seguita da quattro caratteri alfa-numeric**, è apposta in modo stabile sull'apparecchio. **Le singole lettere e cifre che figurano sulla targa sono riprodotte, ciascuna, in colore scuro su fondo bianco o viceversa nelle dimensioni minime di trenta centimetri per quindici centimetri sulla parte inferiore dell'ala**, sulla fusoliera nel caso di apparecchi ad ala rotante, oppure sull'involucro, nel caso di mongolfiera o dirigibile.

6. Al fine di consentire la realizzazione di nuovi modelli nonché di effettuare i necessari voli di collaudo sugli apparecchi VDS in produzione, le aziende costruttrici possono richiedere "certificati di identificazione per apparecchio in prova". Tali certificati, abbinati agli apparecchi non ancora iscritti nel registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 20 ottobre 2004, sono contrassegnati con la lettera I (Italia) seguita dalla lettera X e tre numeri. Il rilascio e' subordinato alla comunicazione da parte dell'azienda dei nominativi dei piloti collaudatori. L'elenco dei piloti collaudatori è costantemente aggiornato a cura dell'azienda richiedente.

7. Il certificato di identificazione di cui al comma 4 e' conservato a bordo dell'apparecchio.

8. In caso di passaggio di proprietà dell'apparecchio, l'acquirente ne dà comunicazione all'Aero Club d'Italia, entro quindici giorni dall'acquisto, ai fini della registrazione di cui al comma 1. In caso di mancata comunicazione, l'Aero Club d'Italia, su segnalazione del venditore, procede al ritiro del certificato di identificazione.

9. L'Aero Club d'Italia trascrive nel registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 20 ottobre 2004, in ordine cronologico, anche gli atti di cessione degli apparecchi.

10. In caso di distruzione dell'apparecchio, il proprietario ne dà comunicazione all'Aero Club d'Italia entro quindici giorni dall'evento. In caso di mancata comunicazione, l'Aero Club d'Italia, previa istruttoria, provvede d'ufficio al ritiro del certificato di identificazione, ponendo le relative spese a carico del proprietario.

11. Il proprietario dell'apparecchio notifica all'Aero Club d'Italia, con le stesse modalità previste per l'iscrizione, le modifiche dei dati indicati nella dichiarazione di cui al comma 3, lettera b).

12. Qualora, per effetto di sopravvenute modificazioni, l'apparecchio non sia più rispondente alle caratteristiche riportate nel certificato di identificazione di cui al comma 4, l'Aero Club d'Italia procede alla sospensione del medesimo certificato fino ad intervenuta cancellazione o regolarizzazione dell'apparecchio.

Art. 8

Apparecchi qualificati «Avanzati»

1. E' attribuita la qualifica di apparecchi avanzati agli apparecchi VDS a motore di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106, identificati negli Stati di appartenenza, aventi caratteristiche tecniche conformi a standard tecnici almeno equivalenti a quelli di cui agli allegati tecnici II, III, IV e V facenti parte integrante del presente regolamento. La dichiarazione autocertificata di conformità ai predetti standard e' resa:

a) dall'azienda costruttrice o dall'organizzazione responsabile della produzione, nel caso di apparecchi prodotti industrialmente, anche in kit di montaggio, a garanzia della qualità e della conformità dei propri prodotti al progetto depositato presso l'Aero Club d'Italia ai sensi dei commi 2, lettera a), e 3. Limitatamente agli apparecchi già identificati dall'Aero Club d'Italia alla data di entrata in vigore del presente regolamento, e' richiesta la sola dichiarazione di rispondenza ai requisiti di cui agli allegati tecnici al presente regolamento;

b) dal costruttore, nel caso di apparecchi amatoriali non realizzati mediante kit di montaggio prodotto industrialmente;

c) dal proprietario, nei casi di impossibilità di rilascio da parte del costruttore per cessata attività o fallimento ovvero nei casi dichiarati ammissibili dall'Aero Club d'Italia.

2. Il proprietario richiedente la qualifica di apparecchio avanzato deposita presso l'Aero Club d'Italia le dichiarazioni di cui al comma 1, unitamente ai seguenti documenti in formato elettronico non modificabile:

a) nel caso di apparecchi di cui al comma 1, lettera a):

1) dossier tecnico predisposto dall'azienda che ha progettato l'apparecchio, relativo al calcolo, dimensionamento e verifica delle strutture primarie e report sui test di volo eseguiti, indicazione del tipo e modello del motore ritenuto idoneo;

2) copia dei manuali di volo e di manutenzione dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti inclusi quelli avionici installati, comprendenti le ispezioni e le sostituzioni obbligatorie.

b) nel caso di apparecchi di cui al comma 1, lettere b) e c):

1) relazione tecnica attestante che la progettazione e la realizzazione dell'apparecchio sono state eseguite con criteri idonei a garantire la rispondenza agli standard tecnici di cui al comma 1.

La relazione tecnica è sottoscritta da un ingegnere aeronautico o aerospaziale abilitato all'esercizio della professione ovvero da un perito aeronautico designato da un'associazione di costruttori amatoriali riconosciuta dall'Aero Club d'Italia;

2) copia dei manuali di volo e di manutenzione dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti inclusi quelli avionici installati, comprendenti le ispezioni e le sostituzioni obbligatorie.

3. All'atto della prima richiesta di identificazione di apparecchio avanzato, le aziende costruttrici depositano presso l'Aero Club d'Italia le dichiarazioni autocertificate di cui al comma 1 nonché la documentazione di cui al comma 2, lettera a), relative ai velivoli già prodotti e a quelli di nuova produzione, in formato elettronico non modificabile. Le aziende costruttrici sono tenute ad aggiornare la documentazione in caso di modifiche significative all'apparecchio. In tal caso il richiedente è esonerato dal deposito dei documenti di cui al comma 2, lettera a).

4. Gli apparecchi avanzati sono dotati di radio VHF con banda di frequenza assegnata, ai sensi del decreto ministeriale 8 luglio 2002, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.69 del 20 luglio 2002, recante "Approvazione del piano nazionale di ripartizione delle frequenze", di transponder in modalità A + C o S o superiore nonché di dispositivo ELT di tipo automatico. I predetti apparati sono conformi alle prescrizioni contenute nei regolamenti nazionali o comunitari in tema di interoperabilità nonché alle relative prescrizioni di aeronavigabilità e sicurezza in quanto applicabili. L'ENAC comunica all'Aero Club d'Italia i codici binari identificativi che, a cura del proprietario dell'apparecchio avanzato, sono correttamente inseriti nel transponder in modalità S. L'Aero Club d'Italia, su istanza del proprietario dell'apparecchio avanzato, assegna un codice binario abbinandolo all'identificativo dell'apparecchio del richiedente. Ai fini del rilascio della licenza di esercizio di stazione radio, prevista dal Codice delle comunicazioni elettroniche, gli apparati di cui al decreto legislativo 9 maggio 2001, n. 269, recante «Attuazione della direttiva 1999/5/CE riguardante le apparecchiature radio, le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità» sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie da parte del Ministero dello sviluppo economico. Contestualmente alla presentazione della domanda per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato, il proprietario dell'apparecchio avanzato dichiara la conformità del medesimo ai requisiti di cui al decreto legislativo 9 maggio 2001, n. 269, ovvero produce certificazione dell'eseguito collaudo. La domanda è presentata all'Ispettorato regionale del Ministero dello sviluppo economico, territorialmente competente.

5. Su istanza del proprietario, attestante il rispetto delle prescrizioni di cui ai commi 2, 3 e 4, l'Aero Club d'Italia attribuisce la qualifica di apparecchio avanzato mediante annotazione sul certificato di identificazione. Nel caso di apparecchi VDS provenienti da Paesi comunitari, l'Aero Club d'Italia rilascia apposito riconoscimento.

6. Il proprietario dell'apparecchio avanzato esegue le manutenzioni, previste dai manuali, dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti inclusi quelli avionici installati, annotando ogni intervento del manutentore sul libretto dell'apparecchio fornito dall'Aero Club d'Italia.

7. Il proprietario dell'apparecchio avanzato trasmette all'Aero Club d'Italia, con cadenza almeno triennale, una dichiarazione attestante la tipologia della manutenzione eseguita e la sua conformità al programma di manutenzione previsto dai manuali depositati. Il libretto dell'apparecchio è costantemente aggiornato dal proprietario ed esibito a richiesta dell'autorità e non può essere portato in volo.

Gli apparecchi qualificati avanzati non possono essere oggetto di modifiche che compromettano la loro conformità agli allegati tecnici di cui al comma 1. L'Aero Club d'Italia può verificare la conformità degli apparecchi avanzati alla normativa vigente ed alla dichiarazione di cui al comma 1 nonché alla documentazione depositata.

8. In caso di inottemperanza agli obblighi di cui al presente articolo l'Aero Club d'Italia provvede d'ufficio alla sospensione, fino ad intervenuta regolarizzazione, della qualifica di apparecchio avanzato, ponendo a carico del proprietario tutte le eventuali spese connesse alla verifica ed alla procedura di sospensione.

CAPO II NORME DI CIRCOLAZIONE

Art. 9 Conduzione dei voli

1. L'attività di volo con apparecchi VDS, è svolta in conformità delle regole del volo a vista diurno, delle regole dell'aria e degli altri regolamenti applicabili agli spazi aerei impegnati, emanati dall'ENAC e, in ogni caso, fuori dalle nubi ed in condizioni meteorologiche e di visibilità tali da consentire il continuo riferimento visivo con il suolo, l'acqua, gli ostacoli e l'eventuale presenza di ogni altro tipo di traffico aereo. Gli apparecchi avanzati di cui all'articolo 8 fruiscono di tutti i servizi di navigazione aerea con le stesse modalità e gli stessi obblighi degli altri aeromobili e si attengono alle prassi operative concordate tra l'Aero Club d'Italia e il fornitore di servizi di traffico aereo competente.

2. Salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore di servizi di traffico aereo competente e tenuto conto di quanto previsto ai commi 3 e 5 nonché all'articolo 6, comma 2, l'attività VDS è svolta fuori dagli spazi aerei controllati e dalle zone di traffico aeroportuale, a distanza di sicurezza dagli ostacoli e a distanza non inferiore a cinque chilometri dagli aeroporti.

3. Salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore di servizi di traffico aereo competente, l'attività di volo effettuata con gli apparecchi di cui all'articolo 2, lettera b), e' consentita fino ad un'altezza massima di cinquecento piedi dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di cinque chilometri. Il limite di cinquecento piedi è elevato a mille piedi nei giorni di sabato e di domenica e nelle altre festività nazionali. Limitatamente alle scuole di volo riconosciute dall'Aero Club d'Italia il limite di cinquecento piedi e' elevato a mille piedi nel raggio di tre chilometri dall'ubicazione della pista, ove la scuola ha l'autorizzazione per svolgere la propria attività, previo obbligo di coordinamento con le autorità militari al fine di garantire la sicurezza del traffico militare operativo e di Stato.

4. Agli apparecchi di cui all'articolo 2, lettera b), e' vietato il sorvolo di centri abitati, di assembramenti di persone, di agglomerati di case, di caserme, di depositi di munizioni, di porti militari, di stabilimenti e impianti industriali, di aree riservate ai fini della sicurezza dello Stato. E', inoltre, vietato il sorvolo delle linee e stazioni ferroviarie, di centrali elettriche, di dighe, di ospedali, di carceri e delle principali vie di comunicazione, che, quando strettamente necessario, possono essere sorvolate in senso ortogonale. E' altresì vietato il lancio di oggetti e di liquidi in volo.

5. 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 su tutti gli aeroporti non aperti al traffico commerciale, su quelli aperti al traffico commerciale indicati dall'ENAC nonché in tutto lo spazio aereo italiano aperto al volo a vista. Analoga facoltà è concessa ai cittadini comunitari in possesso dell'attestato di cui all'articolo 11, comma 6, in caso di accordo concluso tra l'Aero Club d'Italia e l'ente omologo dello Stato di cittadinanza del pilota.

6. Non sono consentiti impieghi diversi dall'attività VDS di cui all'articolo 2, lettera a) ad esclusione dell'attività di traino di apparecchi da volo libero e alianti VDS.

Art. 10

Voli in formazione, traino e precedenze per il volo libero

- 1. L'attività VDS in formazione e' svolta dai piloti in possesso dell'abilitazione di cui all'articolo 11, comma 14.**
- 2. Il pilota in possesso dell'abilitazione di cui all'articolo 11, comma 14, può svolgere l'attività di traino aereo di apparecchi da volo libero e di alianti VDS. L'attività di traino è consentita con i soli apparecchi prodotti in serie ovvero in kit di montaggio, dichiarati idonei al traino dal costruttore e autorizzati dall'Aero Club d'Italia con apposita annotazione sul certificato di identificazione, in conformità alle prescrizioni riportate nel manuale di volo.**
- 3. Gli apparecchi per il volo libero che conducono il volo in condizioni di ascendenza termica, con rotta ascendente a spirale, hanno precedenza rispetto agli altri apparecchi per il volo libero. 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 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 rateo di salita maggiore nella stessa termica.**

CAPO III

ACCERTAMENTO DI IDONEITA' PER L'ATTIVITA DI VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Art. 11

Attestato di idoneità, abilitazioni e qualifiche

- 1. L'attestato di idoneità al pilotaggio VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia e consente di svolgere l'attività di volo con gli apparecchi VDS con le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106.**
- 2. Per il rilascio dell'abilitazione all'uso degli apparecchi VDS biposto con passeggero a bordo è richiesto il possesso di uno dei seguenti requisiti:**
 - a) attestato di istruttore VDS conseguito in data anteriore all'entrata in vigore del presente regolamento;**
 - b) autocertificazione relativa allo svolgimento di almeno trenta ore come responsabile ai comandi e superamento dell'esame di cui all'articolo 17, comma 3;**
 - c) brevetto o licenza le cui abilitazioni di pilota di velivolo o di elicottero siano in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno;**
- 3. Per il conseguimento dell'attestato di cui al comma 1, è richiesta la partecipazione ai corsi indetti dall'Aero Club d'Italia, con le modalità dallo stesso stabilite ed approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Enac, con superamento di prove d'esame finali.**
- 4. Ai fini del conseguimento dell'attestato di idoneità al pilotaggio VDS e dell'abilitazione di cui al comma 2, sono esentati dagli obblighi di cui al comma 3, coloro che sono in possesso di licenze aeronautiche con abilitazioni al pilotaggio di velivoli o elicotteri, in corso di validità, ovvero scadute da non oltre un anno.**

5. Possono conseguire l'attestato di cui al comma 1, i cittadini comunitari nonché i cittadini dei Paesi terzi, che siano in regola con la normativa nazionale in materia di soggiorno e in presenza di accordi di reciprocità stipulati tra l'Aero Club d'Italia e l'ente omologo dello Stato di provenienza.

6. I cittadini comunitari praticano l'attività VDS sul territorio italiano previo possesso di un attestato abilitante a tale attività rilasciato dall'ente omologo dello Stato di appartenenza.

7. I cittadini dei Paesi terzi, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 14, praticano l'attività di volo VDS sul territorio nazionale previo possesso di un attestato in corso di validità, rilasciato dall'ente omologo dello Stato di appartenenza, purché riconosciuto dall'Aero Club d'Italia. Ai cittadini dei Paesi terzi è comunque consentito partecipare alle gare ed alle manifestazioni organizzate dalla Federazione Aeronautica Internazionale (FAI) nonché alle relative attività preparatorie ove in possesso della licenza sportiva FAI in corso di validità, rilasciata per il tramite dell'Aero Club nazionale di appartenenza nonché di un attestato abilitante all'attività VDS rilasciato dallo Stato di appartenenza, ancorché non riconosciuto dall'Aero Club d'Italia.

8. Ai fini del rilascio dell'attestato di cui al comma 1, il richiedente presenta il certificato di idoneità psico-fisica, di cui all'articolo 13, nonché il nulla osta di cui all'articolo 14. La certificazione medica, sia nel caso di primo rilascio che dei successivi rinnovi, ha validità per un massimo di due anni, ridotti ad un anno al compimento del quarantesimo anno di età per i piloti che svolgono l'attività di istruttore VDS. Resta salva la facoltà del medico di prescrivere una durata inferiore della certificazione medica nei casi previsti all'allegato I. Entro la data di scadenza, l'interessato trasmette all'Aero Club d'Italia una nuova certificazione d'idoneità psico-fisica. L'Aero Club d'Italia, previa verifica della conformità della certificazione ai requisiti di cui all'articolo 13, trascrive l'avvenuta registrazione sull'attestato.

9. L'Aero Club d'Italia rilascia l'attestazione della qualifica di pilota VDS avanzato a coloro che sono in possesso dei seguenti requisiti:

a) attestato di idoneità al pilotaggio VDS con apparecchi provvisti di motore;

b) abilitazione al trasporto del passeggero conseguita da almeno un anno;

c) certificato di idoneità psico-fisica in corso di validità;

d) frequenza e superamento di un corso di radiotelegrafia approvato dall'Aero Club d'Italia, con rilascio di certificato di radiotelegrafia aeronautica da parte di un ente abilitato. Il programma del corso di radiotelegrafia è predisposto dall'Aero Club d'Italia in conformità alla normativa vigente per il conseguimento della licenza di pilota privato;

e) superamento di apposito esame presso una scuola abilitata dall'Aero Club d'Italia al rilascio della attestazione della qualifica di pilota VDS avanzato.

10. E' esentato dalle prescrizioni del comma 9, il titolare dell'attestato di idoneità di cui ai commi 1 e 2, che ha già conseguito licenze aeronautiche o brevetto di pilota militare, le cui abilitazioni al pilotaggio di velivoli o di alianti o di elicotteri siano in corso di validità ovvero scadute da non oltre 1 anno. Sono esentati dalle disposizioni di cui al comma 9, lettera d), i titolari di licenze aeronautiche o di brevetto di pilota militare, abilitanti al pilotaggio di velivoli, alianti o elicotteri ancorché scadute ed i possessori di certificato di radiotelegrafia aeronautica già conseguito alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

11. Sono abilitate allo svolgimento di corsi di radiotelegrafia le scuole i cui istruttori sono qualificati secondo la normativa vigente per il conseguimento della licenza di pilota privato.

12. Sono abilitate al rilascio della attestazione della qualifica di pilota VDS avanzato, le scuole i cui istruttori hanno la qualifica di istruttore VDS avanzato.

13. La qualifica di pilota VDS avanzato ha validità biennale. Entro la data di scadenza della certificazione, su istanza dell'interessato, la scuola abilitata rilascia un nuovo nulla osta dandone comunicazione all'Aero Club d'Italia per le previste registrazioni. Con apposito regolamento dell'Aero Club d'Italia, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono predisposte le modalità di rilascio del nulla osta.

14. L'abilitazione al volo in formazione è rilasciata dall'Aero Club d'Italia al pilota in possesso della qualifica di cui al comma 9, previo superamento di apposito esame. E' esentato dalla prevista prova d'esame il titolare di brevetto militare. L'abilitazione al traino è rilasciata dall'Aero Club d'Italia al possessore dell'attestato di cui al comma 1, che abbia conseguito l'abilitazione al trasporto del passeggero di cui al comma 2, da almeno tre anni e superato apposito esame. Il titolare di licenza aeronautica con abilitazione al traino in corso di validità è esonerato dalla prevista prova d'esame. Sono abilitate allo svolgimento dei corsi per il rilascio delle abilitazioni al traino e al volo in formazione, le scuole i cui istruttori sono in possesso delle relative abilitazioni.

Art. 12 Visita medica

1. Ai fini dell'accertamento dell'idoneità psico-fisica per lo svolgimento dell'attività VDS sono effettuate apposite visite mediche presso le strutture sanitarie di cui all'articolo 13.

2. I titolari di licenze aeronautiche per l'esercizio dell'attività turistica o professionale, in possesso della prescritta certificazione medica, sono esonerati dagli obblighi di cui al comma 1. Si applicano, in ogni caso, le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 8.

Art. 13 Organismi preposti al rilascio della certificazione medica - requisiti richiesti

1. La certificazione medica di idoneità psico-fisica ai fini dell'attività VDS è rilasciata da un Istituto Medico-Legale dell'Aeronautica militare o da una Unità Sanitaria Locale o da un medico dell'Aeronautica militare o da un medico specializzato in medicina dello sport ovvero in medicina aeronautica e spaziale.

2. I requisiti medici di idoneità al pilotaggio degli apparecchi VDS sono specificati nell'allegato I al presente decreto.

Art. 14 Nulla osta del Questore

1. Per il rilascio dell'attestato di idoneità al pilotaggio VDS, il richiedente presenta il nulla osta rilasciato dal Questore della provincia di residenza, che valuta anche l'inesistenza di controindicazioni agli effetti della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, della sicurezza dello Stato nonché in relazione al contrasto del terrorismo internazionale.

2. I cittadini dei Paesi terzi non residenti, in possesso della licenza sportiva rilasciata dalla Federazione Aeronautica Internazionale (FAI) e di un attestato abilitante al pilotaggio VDS, rilasciato dal competente ente dello Stato di appartenenza, non riconosciuto dall'Aero Club d'Italia,

possono partecipare alle gare ed alle manifestazioni di cui all'articolo 11, comma 7, previo nulla osta del Questore competente per il luogo delle gare sportive o delle manifestazioni aeronautiche.

3. I cittadini dei Paesi terzi non residenti, in possesso di attestato abilitante al pilotaggio VDS rilasciato dal competente ente dello Stato di appartenenza, riconosciuto dall'Aero Club d'Italia, possono praticare attività VDS sul territorio nazionale previo nulla osta del Questore competente per il luogo ove ha inizio l'attività VDS.

4. I cittadini dei Paesi terzi non residenti, in possesso di attestato abilitante al pilotaggio VDS rilasciato dal competente ente dello Stato di appartenenza, riconosciuto dall'Aero Club d'Italia, che intendano raggiungere il territorio nazionale a bordo di apparecchi VDS, devono chiedere il nulla osta del Questore competente per il luogo di destinazione sul territorio nazionale, individuato nel piano di volo.

CAPO IV ATTIVITA' PREPARATORIA E DIDATTICA

Art. 15

Attività preparatoria per il conseguimento di attestati di idoneità e regolamento tecnico dell'Aero Club d'Italia

1. L'attività teorico-pratica per il rilascio dell'attestato di idoneità al pilotaggio VDS nonché delle qualifiche e delle abilitazioni di cui al presente regolamento, è svolta dalle scuole di volo riconosciute dall'Aero Club d'Italia. I corsi si svolgono, secondo le modalità e i criteri stabiliti dall'Aero Club d'Italia, presso gli Aero Club federati e gli Enti aggregati all'Aero Club d'Italia.

2. L'Aero Club d'Italia definisce con proprio regolamento, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Enac, i requisiti per il riconoscimento delle scuole di volo con particolare riferimento all'organizzazione, al personale, alle infrastrutture, agli ausili didattici, alle modalità di svolgimento degli esami, alle modalità di accertamento e di mantenimento dei requisiti richiesti.

Art. 16

Ammissione ai corsi

1. Per l'ammissione ai corsi per il rilascio dell'attestato di idoneità al pilotaggio VDS è richiesto il possesso dei seguenti requisiti:

- a) età non inferiore ad anni diciotto oppure ad anni sedici, previo consenso reso nelle forme prescritte di legge, da parte di colui che ne esercita la potestà genitoriale;
- b) certificazione medica di idoneità psico-fisica in corso di validità rilasciata da uno degli organismi di cui all'articolo 13;
- c) attestazione di richiesta del nulla osta del Questore, di cui all'articolo 14.

Art. 17

Programmi dei corsi

1. I programmi didattici dei corsi di cui all'articolo 15, approvati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, afferiscono a lezioni teoriche e a esercitazioni pratiche.

2. Ai fini del conseguimento dell'attestato di cui all'articolo 11, comma 1, la frequenza alle lezioni di teoria non può essere inferiore a trentatre ore mentre quella relativa alle esercitazioni pratiche non può essere inferiore a sedici ore comprensive di quattro missioni in volo da solista.

Le lezioni di teoria comprendono nozioni di base delle seguenti materie:

- a) aerodinamica;
- b) meteorologia;
- c) tecnologia e prestazioni degli apparecchi VDS;
- d) tecnica di pilotaggio;
- e) operazioni ed atterraggi di emergenza;
- f) norme di circolazione ed elementi di fonìa aeronautica;
- g) navigazione aerea;
- h) elementi di legislazione aeronautica;
- i) sicurezza del volo.

3. L'esame per il conseguimento della abilitazione al pilotaggio di apparecchi VDS biposto con passeggero a bordo di cui all'articolo 11, comma 2, e al volo in formazione di cui all'articolo 11, comma 14, è svolto mediante una prova di volo con istruttore designato dall'Aero Club d'Italia. L'abilitazione al traino di cui all'articolo 11, comma 14, è rilasciata previa frequenza di apposito corso teorico e svolgimento di attività di volo di almeno otto ore con prova d'esame finale.

4. I programmi delle lezioni teoriche e delle esercitazioni pratiche per il conseguimento della qualifica di pilota avanzato di cui all'articolo 11, comma 9, prevedono la frequenza di un corso di almeno otto ore di lezioni di teoria e un'attività di almeno cinque ore di esercitazioni pratiche. Le lezioni teoriche comprendono nozioni di base delle seguenti materie:

- a) regole dell'aria, regolazione del traffico aereo e dei servizi del traffico aereo, comunicazioni per il volo a vista, suddivisione dello spazio aereo, classificazione degli aeroporti, attività di volo negli spazi aerei controllati ed operazioni aeroportuali;
- b) studio e preparazione del volo con particolare riferimento ai servizi forniti dagli enti di controllo del traffico aereo ed ai servizi di informazione aeronautica;
- c) procedure di emergenza.

5. Le esercitazioni pratiche a bordo di un apparecchio VDS avanzato, che sono svolte in presenza di istruttore, comprendono attività di volo in spazio aereo controllato ed addestramento di volo specifico nell'ambito di circuiti aeroportuali in costanza di traffico di aviazione generale.

Art. 18

Attestato di istruttore VDS e di istruttore VDS avanzato

1. L'attestato di idoneità di istruttore VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia a seguito del superamento delle prove d'esame di cui all'articolo 19, relative al corso istituito dallo stesso Aero Club d'Italia con le modalità e i criteri approvati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il programma del corso comprende anche lezioni di didattica e tecnica di insegnamento.

2. Per essere ammessi al corso di cui al comma 1, è richiesto il possesso dei seguenti requisiti:

- a) età non inferiore ad anni ventuno;
- b) diploma di scuola media superiore;
- c) attestato d'idoneità al pilotaggio VDS rilasciata da almeno tre anni e abilitazione al trasporto del passeggero rilasciata da almeno un anno.

3. L'attestato di idoneità di istruttore VDS avanzato è rilasciato agli istruttori in possesso dei seguenti requisiti:

- a) qualifica di pilota VDS avanzato conseguita da almeno un anno;
- b) attestato di idoneità di istruttore VDS con apparecchi provvisti di motore e autocertificazione dell'attività svolta per almeno cinque anni;
- c) autocertificazione relativa all'attività di pilota responsabile ai comandi di apparecchi per almeno trecento ore di volo;
- d) superamento di apposito esame secondo le modalità e i criteri stabiliti dall'Aero Club d'Italia, approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

4. Sono esentati dagli obblighi di cui al comma 3, lettere a), c) e d), gli istruttori VDS con apparecchi provvisti di motore, in possesso della qualifica di pilota VDS avanzato, titolari di licenza di pilota di velivolo, di elicottero o di aliante o di brevetto di pilota militare, le cui abilitazioni siano in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno.

5. Gli istruttori VDS e gli istruttori VDS avanzati frequentano, con cadenza almeno triennale, un corso di aggiornamento indetto dall'Aero Club d'Italia. La mancata partecipazione ai corsi di aggiornamento comporta la sospensione della validità dell'attestato di istruttore da parte dell'Aero Club d'Italia.

Art. 19

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

1. Le prove di esame di cui all'articolo 18, per il conseguimento dell'attestato di istruttore VDS comprendono:

- a) prove teoriche e pratiche a terra;
- b) svolgimento di una lezione relativa ad una materia oggetto dei corsi di cui all'articolo 17;
- c) prove pratiche di volo.

2. La prova di esame per il conseguimento dell'attestato di istruttore VDS avanzato comprende:

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

CAPO V ASSICURAZIONE

Art. 20

Obbligo di assicurazione per danni a terzi

1. I proprietari degli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettere b) e c), possono svolgere attività di volo, previa stipula di contratto di assicurazione per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo.

2. L'obbligo assicurativo di cui al comma 1, sussiste anche per il proprietario che non utilizza personalmente l'apparecchio VDS.

3. Colui che utilizza un apparecchio VDS, di cui non sia proprietario, si accerta, prima dell'inizio del volo, che l'apparecchio medesimo sia coperto da polizza assicurativa.

4. Sono interdetti dall'attività di volo gli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettera d), qualora il pilota sia privo di copertura assicurativa per i danni prodotti a terzi anche a seguito di urto o collisione in volo.

5. I corsi preparatori per il conseguimento delle idoneità di cui all'articolo 15, possono svolgersi soltanto previa stipula di copertura assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami, con un massimale non inferiore a cinquecentomila euro per persone, animali o cose, fermo restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi.

Art. 21

Requisiti della copertura assicurativa

1. Il contratto di assicurazione per gli apparecchi VDS, stipulato nel rispetto della normativa comunitaria vigente in materia e in particolare, ove applicabile, del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 prevede:

a) l'estensione della copertura assicurativa anche ai voli effettuati con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la sua volontà, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;

b) l'estensione della copertura anche ai danni arrecati per colpa grave;

c) l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato;

d) il divieto per l'assicuratore di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale assicurato, 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) l'estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.

2. Il contratto di assicurazione stipulato dai piloti degli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettera d), oltre alle disposizioni di cui al comma 1, lettere b), c), d) ed e), prevede un massimale per i danni a terzi anche a seguito di urto o collisione in volo non inferiore ad un milione e seicentomila euro.

Art. 22

Obbligo di assicurazione nel caso di gare e manifestazioni

1. L'organizzatore di gare e di manifestazioni sportive alle quali partecipano apparecchi VDS stipula, preliminarmente, un contratto assicurativo per la responsabilità civile propria, dei direttori e degli ufficiali di gara, per i danni arrecati alle persone ed alle cose.

2. Sono fatte salve le regole generali in materia di assicurazione obbligatoria di cui agli articoli 20 e 21.

CAPO VI
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 23
Disposizioni transitorie

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, i proprietari di apparecchi biposto già identificati comunicano all'Aero Club d'Italia l'ubicazione del posto principale di pilotaggio. In caso di mancata comunicazione, si considera posto principale quello di sinistra negli apparecchi con posti affiancati, quello anteriore negli apparecchi con posti in tandem.
2. Gli apparecchi VDS ad ala fissa, prodotti industrialmente anche in kit di montaggio, di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106, identificati successivamente al 30 giugno 2011, e gli apparecchi VDS ad ala fissa amatoriali, non realizzati mediante kit di montaggio prodotti industrialmente, di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106, identificati successivamente al 1° gennaio 2013, sono dotati di paracadute balistico.
3. Il procedimento di convalida dell'attestato di cui all'articolo 12, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404, relativamente alle domande presentate anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, rimane disciplinato dal predetto regolamento.

Art. 24
Disposizioni finali

1. E' abrogato il decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404.
2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono apportate le successive modificazioni ed integrazioni agli allegati al presente regolamento nonché indicate le variazioni ai limiti di quota di cui all'articolo 9, comma 3.
3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Alle attività ivi previste, le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.
4. Il presente decreto entra in vigore il novantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo, a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 luglio 2010

NAPOLITANO

Berlusconi, Presidente del Consiglio dei Ministri
Matteoli, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Visto, il Guardasigilli: Alfano
Registrato alla Corte dei conti il 4 agosto 2010
Ufficio controllo atti Ministeri delle infrastrutture ed assetto del territorio,
Registro n. 9, foglio n.161.

NOTE

Avvertenza:

- Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art.10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio.

- Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

- Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee (GUCE).

Note alle premesse:

L'art. 87, comma quinto, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

L'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, così recita:

«1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunciarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

- a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi, nonché dei regolamenti comunitari;
- b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;
- c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;
- d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge;»

L'articolo 743 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, così recita:

«Art. 743. (Nozione di aeromobile). Per aeromobile si intende 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. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia. Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice.»

La legge 29 maggio 1954, n. 340, recante il Riordinamento dell'Aero Club d'Italia, e' stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 28 giugno 1954, n. 145.

Il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484 recante «Uso dello spazio aereo, in attuazione della delega prevista dalla legge 23 maggio 1980, n. 242» e' stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 26 agosto 1981, n. 233.

Il decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404, recante il Regolamento di attuazione della Legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 13 settembre 1988, n. 215.

Il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, di istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.) è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 31 luglio 1997, n. 177.

Il Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 21 aprile 2004, n. 785/2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Unione Europea 30 aprile 2004, n. L 138.

Il decreto del Presidente del Consiglio 20 ottobre 2004, recante «Nuovo Statuto dell'Aero Club d'Italia – Nuovo Statuto tipo degli Aeroclub locali – Principi informativi dello Statuto tipo delle Federazioni sportive aeronautiche» è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 11 gennaio 2005, n.7.

Il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 197, recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 785/2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili" è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 9 novembre 2007, n. 261.

Note all'art. 2:

- Il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 recante la Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della L. 9 novembre 2004, n. 265 , e' stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 8 giugno 2005, n. 131.

- L'articolo 2 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) così recita:

Art. 2 (Funzioni)

1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.), salvo quanto previsto nel comma **2**, esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (D.G.A.C.), al Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.) ed all'Ente Nazionale della Gente dell'Aria (E.N.G.A.) ed in particolare provvede ai seguenti compiti:

a) regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;

b) razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;

c) attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;

d) rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione;

e) istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei trasporti e della navigazione;

f) definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13 della legge 24 dicembre 1993 n.537;

g) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico – economico.

2. Alla Direzione generale dell'aviazione civile, che assume la denominazione di Dipartimento dell'aviazione civile, sono attribuite le funzioni inerenti all'analisi del mercato del trasporto aereo, ai rapporti con le e di internazionali ed al collegamento con la politica comunitaria, alla valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale in relazione al volume complessivo del traffico aereo, nonché funzioni di supporto, nel settore dell'aviazione civile, all'attività di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione e di inchiesta sui sinistri aeronautici, nelle more dell'attuazione della direttiva comunitaria n. 94/56/CE.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottarsi su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro e per la funzione pubblica, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono individuati, in relazione alle funzioni attribuite, i beni e le risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative che permangono in capo al Dipartimento dell'aviazione civile.»

- Le disposizioni contenute nell'ANNESSO 2 ICAO, richiamate peraltro in AIP – Italia, concernono le regole dell'aria la cui osservanza è imposto ai piloti ed agli esercenti da parte degli enti che forniscono i servizi di assistenza al volo (ENAV S.p.A. ed Aeronautica Militare).

Note all'art. 5:

Il Regolamento «Servizio Informazioni Aeronautiche» Edizione 1 del 24 maggio 2007 è consultabile sul sito www.enac.it

Note all'art. 8:

- Il decreto del Ministero delle comunicazioni di approvazione del piano nazionale di ripartizione delle frequenze, 8 luglio 2002 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 20 luglio 2002, n. 169.

- Il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 recante il «Codice delle comunicazioni elettroniche» è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 15 Settembre 2003, n. 214.

- Il decreto legislativo 9 maggio 2001, n. 269 di attuazione della direttiva 1999/5/CE riguardante le apparecchiature radio, le apparecchiature terminali di telecomunicazione ed il reciproco riconoscimento della loro conformità è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 7 luglio 2001, n.156.

ALLEGATI AL D.P.R. 9 luglio 2010, n. 133

REQUISITI PSICO-FISICI (Allegati 1, 2, 3 e 4)

1. APPARATO CARDIOVASCOLARE:

- a. Una visita cardiologia è richiesta alla prima visita di rilascio.
- b. Un elettrocardiogramma è richiesto alla prima visita di rilascio e successivamente ad ogni visita dopo i 50 anni.
- c. La pressione arteriosa sistolica e diastolica, con o senza trattamento, non deve eccedere rispettivamente 160 mmHg e 95 mmHg. La licenza deve essere temporaneamente sospesa in caso di inizio di terapia farmacologia.
- d. **Coronaropatie:** Il richiedente affetto da coronaropatia sintomatica, infarto del miocardio e/o dopo intervento chirurgico di by-pass coronarico o angioplastica può essere giudicato idoneo dopo almeno 6 mesi e con test sotto sforzo o test equivalente soddisfacente e negativo per ischemia.
- e. **Disturbi del ritmo:** Il richiedente con disturbi significativi del ritmo cardiaco deve essere giudicato non idoneo, a meno che tale patologia non venga giudicata da uno specialista, dopo effettuazione di ECG sotto sforzo e Holter dinamico 24 ore, come non interferente con l'esercizio in sicurezza dell'attività di volo.
- f. **Patologia valvolari:** il richiedente con sostituzione/riparazione di valvole cardiache deve essere giudicato non idoneo, a meno che tale patologia non venga giudicata da uno specialista, dopo effettuazione di ecocardiogramma e con frazione di eiezione non inferiore al 40%, come non interferente con l'esercizio in sicurezza dell'attività di volo.

g. L'aneurisma dell'aorta è causa di non idoneità.

2. SISTEMA METABOLICO ED ENDOCRINO:

- a. Il richiedente con diabete mellito tipo 1 o di tipo 2 in trattamento con secretagoghi o in trattamento insulinico deve essere giudicato idoneo qualora abbia buona cognizione dei sintomi di allarme dello stato di ipoglicemia, non presenti segni di neuropatia diabetica in atto e dalle risultanze degli esami clinici risulti un buon controllo glicemico. Durante lo svolgimento dell'attività VDS il valore della glicemia deve essere tale da scongiurare l'insorgenza di eventuali ipoglicemie. Per tali richiedenti è permessa l'attività di volo senza il trasporto di passeggeri a meno che non sia affiancato, su velivolo dotato di doppi comandi, altro pilota abilitato. Di quanto precede il medico ne da atto nel redigendo certificato .
- b. Il richiedente con diabete mellito tipo 2 in trattamento con insulinosensibilizzanti e/o incretinomimetici o DPP 4 inibitori è giudicato idoneo, previo parere del diabetologo che abbia accertato il grado di complicanze micro macroangiopatiche e neuropatiche.

3. SISTEMA GENITOURINARIO:

- a. Un esame delle urine è richiesto ad ogni rinnovo.
- b. L'esame urine non deve presentare valori patologici significativi.

c. Il richiedente con calcoli urinari tali da poter causare una colica renale deve essere giudicato non idoneo.

4. OSTETRICIA: in gravidanza il richiedente può esercitare attività VDS fino alla 26^a settimana.

5. NEUROPSICHIATRIA: il richiedente deve essere esente da psicosi, disturbi della personalità, nevrosi, epilessia, disturbi della coscienza, etilismo e tossicodipendenza. Tuttavia:

a1 Uso di alcol: l'esaminato con anamnesi positiva ad una pregressa dipendenza dall'uso di alcol può essere giudicato idoneo qualora sia trascorso un anno dalla cessazione dello stato di dipendenza e i parametri del sangue si siano normalizzati. In tal caso l'idoneità deve essere limitata ad operazioni senza passeggeri. La limitazione può essere rimossa dopo due anni .

a2 Epilessia:

i. i candidati con anamnesi positiva per epilessia possono essere giudicati idonei se sono stati esenti da crisi per almeno 10 anni senza assumere farmaci anticonvulsivanti in tale periodo. Nel caso di epilessia alcolica l'esaminato può essere giudicato idoneo solo ad operazioni senza passeggeri se nell'anno antecedente alla richiesta viene dimostrato il mancato uso di sostanze. Tale limitazione può essere rimossa dopo 6 anni.

ii. i candidati con anamnesi positiva di presunta perdita di coscienza alterata con segni tipici di epilessia (perdita di coscienza per più di 5 minuti, amnesia superiore ai 5 minuti, ferite, morso della lingua, incontinenza, mantenimento della coscienza ma con comportamento confuso, cefalea post-crisi) possono essere giudicati idonei qualora non si siano verificati ulteriori episodi per almeno 5 anni.

I candidati possono essere giudicati idonei ma con i privilegi limitati ad operare senza trasporto di passeggeri se il loro ultimo episodio di perdita di coscienza o di coscienza alterata con segni tipici dell'epilessia è occorso più di un anno prima, ed in assenza di ulteriori episodi ed in assenza di trattamento farmacologico durante tale periodo.

a3 Perdita di sensi: i candidati con anamnesi positiva ad un episodio di perdita di sensi possono essere giudicati idonei, a condizione che ulteriori episodi siano improbabili.

a4 Disordini neurologici cronici (es. Morbo di Parkinson, sclerosi multipla): i candidati possono essere giudicati idonei se in condizioni stabili con una adeguata funzionalità motoria.

a5 Predisposizione a crisi di vertigine (es. malattia di Meniere): i candidati con anamnesi positiva a pregresse crisi di vertigine possono essere giudicati idonei per operazioni senza trasporto di passeggeri qualora attacchi ricorrenti siano improbabili. Dopo il periodo di due anni in assenza di sintomi, la limitazione può essere rimossa.

a6 Tumori sopratentoriali benigni trattati con craniotomia: i candidati con anamnesi positiva, se curati ed in assenza di crisi epilettiche, possono essere considerati idonei per operazioni senza trasporto di passeggeri per due anni. La limitazione può essere rimossa dopo un ulteriore periodo di 4 anni.

a7 Trattamento per tumore pituitario: in assenza di difetto del campo visivo, nel caso in cui il candidato si sia pienamente ristabilito, questo può essere giudicato idoneo per operazioni senza trasporto di passeggeri. La limitazione può essere rimossa dopo due anni .

a8 Tumori cerebrali maligni: i tumori di grado da 1 a 4 sono oggetto di non idoneità permanente. I candidati con tumori infratentoriali di grado non elevato possono essere giudicati idonei per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri quando sia trascorso un periodo di un anno libero da sintomi di malattia. La limitazione può essere rimossa dopo un ulteriore periodo di 4 anni.

a9 Gravi traumi al capo – ematoma cranico: in caso di anamnesi positiva l' idoneità può essere riconosciuta quando, a seguito di visita specialistica, si evidenzia che il rischio di epilessia sia non superiore al 2% per anno e che si sia verificata la completa guarigione clinica.

a10 Ematoma subdurale acuto. In caso di anamnesi positiva:

i. l' idoneità può essere riconosciuta quando, a seguito di valutazione specialistica, si evidenzia che il rischio di epilessia sia non superiore al 2% per anno e che si sia verificata la completa guarigione clinica.

ii. Se il trattamento è condotto attraverso l' effettuazione di fori sulla teca cranica e si sia verificata la completa guarigione clinica, il candidato può essere considerato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri dopo che siano trascorsi 6 mesi.

iii. Se il trattamento è stato effettuato tramite craniotomia e si sia verificata la completa guarigione clinica, il candidato può essere considerato idoneo per operazioni senza il trasporto di passeggeri, dopo che sia trascorso 1 anno.

iv. Le limitazioni possono essere rimosse quando, a seguito di valutazione specialistica, si evidenzia che il rischio di epilessia non sia superiore al 2% per anno.

a11 Ematoma subdurale cranico trattato chirurgicamente:

in caso di anamnesi positiva, il candidato, se completamente guarito, può essere considerato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri. La limitazione può essere rimossa dopo due anni dalla completa guarigione.

a12 Emorragia intracerebrale acuta.

In caso di anamnesi positiva: l' idoneità può essere riconosciuta quando, a seguito di valutazione specialistica, si evidenzia che il rischio di epilessia non sia superiore al 2% per anno.

i. Emorragia subaracnoidea. Se non è stata determinata la causa e ci sia stata la completa guarigione e l' angiografia cerebrale risulti normale, il candidato può essere giudicato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri, dopo che siano trascorsi 6 mesi.

ii. Se la causa sia un aneurisma intracranico anteriore o posteriore che sia stato trattato chirurgicamente senza deficit neurologici residui, il candidato può essere considerato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri non appena raggiunta la guarigione. La limitazione può essere rimossa dopo 2 anni.

iii. Se la causa è un aneurisma della cerebrale media che sia stato trattato chirurgicamente, il candidato può essere considerato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri dopo 6 mesi. La limitazione può essere rimossa dopo due anni .

iv. Quando non si ricorra alla chirurgia, ma sono usate altre tecniche, quali l' introduzione di fili nelle arterie, il candidato può essere considerato idoneo per operazioni di volo senza passeggeri quando clinicamente guarito e quando vi sia evidenza della completa ablazione dell' aneurisma. La limitazione può essere rimossa quando, a seguito di valutazione specialistica, si evidenzia che il rischio di epilessia non sia superiore al 2% per anno.

v. Se l' emorragia subaracnoidea non è stata trattata, e se clinicamente guarita, il candidato può essere considerato idoneo per operazioni di volo senza passeggeri dopo che siano trascorsi 6 mesi dall' evento.

a13 Riscontro casuale di aneurisma intracranico. In caso di anamnesi positiva:

i. se trattati, gli aneurismi anteriori, esclusi quelli della carotide intracavernosa, devono essere inferiori ai 13 mm di diametro. Gli aneurismi posteriori devono essere inferiori ai 7 mm di diametro. Se tali limiti dimensionali vengono superati, il candidato può essere giudicato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri.

ii. Se trattato chirurgicamente il candidato può essere giudicato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto passeggeri quando clinicamente guarito. La limitazione può essere rimossa dopo due anni.

a14 Emorragia subaracnoidea causata da malformazione arteriovenosa intracranica.

In caso di anamnesi positiva:

- i.** se trattato chirurgicamente, esente da crisi epilettiche e clinicamente guarito, il candidato può essere giudicato idoneo per operazioni di volo senza il trasporto di passeggeri per due anni. La limitazione può essere rimossa dopo ulteriori 8 anni.
- ii.** Se non viene effettuato alcun trattamento, il candidato può essere giudicato idoneo per operazioni di volo senza trasporto passeggeri. La limitazione non può essere rimossa.

6. APPARATO VISIVO:

a. l'acutezza visiva, con o senza correzione, deve essere almeno 5/10 in ogni occhio separatamente. Tuttavia il candidato che presenti ambliopia o monocularità può essere giudicato idoneo se l'acuità visiva nell'occhio sano è di 10/10, con o senza correzione e a seguito dell'effettuazione di un test in volo soddisfacente.

b. La visione dei colori per trasparenza deve essere normale.

c. I candidati dovranno avere un campo visivo binoculare normale o un campo visivo monoculare normale.

7. APPARATO OTORINOLARINGOIATRICO

a. il candidato deve essere in grado di correttamente la voce di conversazione alla distanza di due metri e con le spalle rivolte all'esaminatore.

b. La funzione vestibolare deve essere normale.

SOMMARIO DEGLI ACCERTAMENTI MINIMI NECESSARI ALL'ACCERTAMENTO DELL'IDONEITÀ AL PILOTAGGIO VDS

Validità del certificato: 2 anni;

Validità certificato per pilota istruttore che abbia oltre 40 anni: 1 anno.

Visita cardiologica: alla visita iniziale; alle visite successive: solo se indicato.

Elettrocardiogramma: alla visita iniziale; ad ogni visita successiva: dopo i 50 anni.

Emoglobina: alla visita iniziale.

Analisi chimica dell'urina: alla visita iniziale e a tutte le visite successive mediante sticktest.

Esame della capacità uditiva: mediante percezione della voce di conversazione a due metri con le spalle all'esaminatore alla visita iniziale e a tutte le visite successive.

Esame visus: visione dei colori per trasparenza e valutazione del campo visivo: alla visita iniziale e a tutte le visite successive.

Altri accertamenti specialistici e/o strumentali: solo se indicati sulla base dell'anamnesi e della visita medica. Gli accertamenti specialistici e/o strumentali richiesti devono essere attestati da struttura appartenente al Servizio Sanitario Nazionale o con esso convenzionata.