

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2493

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BENDINELLI, FERRI, PAITA, NOBILI, MARCO DI MAIO

Disciplina del volo da diporto o sportivo

Presentata il 12 maggio 2020

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il mondo del volo da diporto o sportivo (VDS) è in questi ultimi anni in rapida evoluzione, in termini sia tecnici che operativi.

Sin dagli inizi degli anni '90 si è cercato di creare un percorso formativo in modo da equiparare il mondo del VDS all'aviazione generale, rendendolo più sicuro e attrattivo.

A seguito dell'emanazione del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, che ha disciplinato il VDS, esso ha assunto caratteristiche « ibride », in quanto sono state previste nuove possibilità operative, quali l'operatività negli spazi aerei controllati e l'atterraggio presso aeroporti minori, ma anche alcune restrizioni formative, quali il rilascio di un attestato (e non di una licenza) di volo che, diversamente da quanto avviene in altri Stati membri dell'Unione europea ai sensi del regolamento (UE) 1178/

2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, non consente un'offerta formativa completa e libera. Per fare un esempio, qualora un allievo intendesse continuare il proprio percorso formativo con l'obiettivo di diventare un pilota professionista, l'attestato di VDS non avrebbe validità in termini di crediti, mentre una licenza di VDS consentirebbe di acquisire crediti fino al 50 per cento ai fini del conseguimento di una licenza di pilota privato, aumentando così l'attrattività e l'importanza delle scuole di VDS e creando un collegamento tra esse e il successivo percorso formativo professionistico.

Una considerazione analoga può essere fatta per quanto riguarda il conseguimento dell'idoneità fisica: attualmente, infatti, la visita di idoneità effettuata dal medico sportivo autorizzato dall'Aero club d'Italia e la visita effettuata da un esaminatore aeromedico (*aero medical examiner* — AME)

autorizzato dall'Agenzia europea della sicurezza aerea o dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) non sono equiparate. La revisione della normativa vigente eliminerebbe questa differenza, rendendo le visite mediche unificate a livello europeo e conformandole ai requisiti e alle procedure stabiliti dal citato regolamento (UE) n. 1178/2011.

Attualmente il pilota in possesso di un attestato al VDS basico o biposto è obbligato a mantenere una altezza massima di 1.000 piedi (300 metri) dall'ostacolo più alto nel raggio di 5 chilometri. Ciò comporta una riduzione del margine di sicurezza e in caso di avarie o di urgenze causa ulteriore *stress* al pilota. La presente proposta di legge prevede, quindi, di elevare questo limite fino a 5.000 piedi e, inoltre, permette al pilota, in possesso di certificazione di fonìa aeronautica, di usufruire di tutti i servizi del traffico aereo, agevolando il suo volo e assicurando una condotta operativa equiparabile a un volo di aviazione generale.

In un contesto europeo nel quale l'aviazione generale è in forte crisi, le disposizioni previste dalla presente proposta di legge consentirebbero di rilanciare le industrie costruttrici, rendendo la nostra aviazione leggera un settore importante nel quale investire, a bassi costi, con maggiore sicurezza. Inoltre, contribuirebbero a far avvicinare al VDS un gran numero di appassionati, prevedendo il rilascio, a costi minori, di una licenza con validità europea che permetterebbe di operare con qualsiasi mezzo ultraleggero registrato nell'Unione europea senza la necessità di autodichiarazioni o di ulteriori certificati (come avviene con successo nell'aviazione generale).

La presente proposta di legge è suddivisa in tre titoli: il titolo I dedicato al VDS a motore, composto da ventuno articoli, il titolo II dedicato al VDS libero, composto da diciassette articoli, e il titolo III dedicato all'entrata in vigore.

L'articolo 1 stabilisce l'oggetto e l'ambito di applicazione del titolo I (disciplina del VDS a motore), mentre l'articolo 2 reca le definizioni utilizzate nello stesso titolo.

L'articolo 3 riguarda la responsabilità del pilota per la condotta dei voli.

L'articolo 4 prevede i sistemi di sicurezza in volo.

L'articolo 5 affida all'ENAC il compito di stabilire restrizioni, divieti e limitazioni all'attività di volo di natura temporanea.

L'articolo 6 reca la disciplina in materia di utilizzo delle aree destinate al decollo e all'atterraggio degli apparecchi.

L'articolo 7 prevede la registrazione e l'identificazione degli apparecchi.

L'articolo 8 reca la normativa in materia di apparecchiature radio ai fini dell'attività di volo.

L'articolo 9 determina le modalità di attribuzione della qualifica di apparecchio VDS/VM avanzato.

L'articolo 10 stabilisce le caratteristiche utili ai fini dell'attribuzione della qualifica di apparecchio VDS/VM-120.

L'articolo 11 disciplina l'attività di volo e di conduzione degli apparecchi.

L'articolo 12 definisce la normativa applicabile ai voli in formazione e traino.

L'articolo 13 affida all'Aero club d'Italia il compito di rilasciare le licenze di volo per l'attività di VDS/VM e le relative abilitazioni.

L'articolo 14 stabilisce l'obbligo della visita medica ai fini dell'accertamento dell'idoneità psicofisica al volo, mentre l'articolo 15 individua gli organismi preposti al rilascio di tale certificazione.

L'articolo 16 disciplina l'attività teorico-pratica preparatoria necessaria al fine del conseguimento della licenza VDS/VM e affida all'Aero club d'Italia il compito di adottare un regolamento recante i requisiti per il riconoscimento delle scuole di volo nonché per la disciplina del funzionamento delle stesse.

L'articolo 17 reca norme in materia di ammissione ai corsi preparatori per il rilascio della licenza di volo.

L'articolo 18 affida all'Aero club d'Italia il compito di rilasciare le abilitazioni di istruttore di VDS/VM e di VDS/VM-120, mentre l'articolo 19 riconosce allo stesso il compito di definire i criteri per le prove di esame relative al conseguimento dell'abilitazione di istruttore.

L'articolo 20 dispone l'obbligo di assicurazione per danni a terzi in capo ai proprietari degli apparecchi VDS/VM, mentre l'articolo 21 definisce i requisiti minimi di tale copertura assicurativa.

L'articolo 22 reca l'oggetto e l'ambito di applicazione del titolo II (disciplina del VDS libero), mentre l'articolo 23 reca le definizioni utilizzate nello stesso titolo.

L'articolo 24 riguarda la responsabilità del pilota per la condotta dei voli e l'articolo 25 definisce i sistemi di sicurezza minimi in materia di voli effettuati oltre i 100 metri di altezza.

L'articolo 26 affida all'ENAC il compito di stabilire restrizioni, divieti e limitazioni all'attività di volo libero.

L'articolo 27 definisce le modalità di conduzione dei voli, mentre l'articolo 28 stabilisce i criteri di precedenza da applicare al volo libero.

L'articolo 29 stabilisce le condizioni per il rilascio delle licenze VDS/VL e delle relative abilitazioni, attribuendo la competenza al rilascio delle stesse all'Aero club d'Italia.

L'articolo 30 stabilisce l'obbligo della visita medica ai fini dell'accertamento del-

l'idoneità psicofisica al volo, mentre l'articolo 31 individua gli organismi preposti al rilascio di tale certificazione.

L'articolo 32 disciplina l'attività teorico-pratica preparatoria necessaria al conseguimento di attestati di idoneità e affida all'Aero club d'Italia il compito di adottare un regolamento in materia. L'articolo 33 stabilisce i requisiti per l'ammissione ai corsi preparatori al rilascio della licenza VDS/VL, mentre l'articolo 34 attribuisce all'Aero club d'Italia il compito di rilasciare le licenze di istruttore per i citati corsi, previo superamento delle prove di esame di abilitazione di istruttore di cui all'articolo 35. L'articolo 36 stabilisce i criteri e le modalità per il mantenimento delle abilitazioni di istruttore di cui all'articolo 34.

L'articolo 37 pone in capo ai piloti in possesso della licenza VDS/VL l'obbligo di assicurarsi per danni a terzi, mentre l'articolo 38 reca i requisiti minimi di tale copertura assicurativa.

L'articolo 39, infine, dispone l'entrata in vigore della legge a decorrere dal centovesimo giorno successivo alla data di pubblicazione della legge stessa nella *Gazzetta Ufficiale*.

PROPOSTA DI LEGGE

—

TITOLO I

VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO A MOTORE

CAPO I

PRESCRIZIONI GENERALI E DI SICUREZZA

Art. 1.

(Oggetto e ambito di applicazione)

1. Il presente titolo reca disposizioni sull'attività di volo da diporto o sportivo effettuata con apparecchi a motore.

2. Le disposizioni del presente titolo si applicano agli apparecchi a motore operanti nel territorio nazionale in possesso delle caratteristiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, di seguito denominato « regolamento (UE) 2018/1139 ».

Art. 2.

(Definizioni)

1. Ai fini del presente titolo si intende per:

a) volo da diporto o sportivo/volo a motore (VDS/VM): l'attività di volo effettuata con apparecchi VDS/VM per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici;

b) apparecchio VDS/VM: l'aeromobile provvisto di motore impiegato per VDS/VM avente le caratteristiche tecniche di cui alla lettera *e)* del paragrafo 1 dell'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139;

c) apparecchio VDS/VM avanzato (apparecchio-VDS/VM-A): un apparecchio VDS/VM avente i requisiti tecnici di cui all'articolo 9 cui è stata attribuita l'apposita qualifica dall'Aero club d'Italia;

d) apparecchio VDS/VM-120: un apparecchio VDS/VM elementare avente peso a vuoto massimo di 120 chilogrammi cui è stata attribuita l'apposita qualifica dall'Aero club d'Italia;

e) licenza VDS/VM (L-VDS/VM): il titolo aeronautico che consente di pilotare apparecchi a motore, di cui alla lettera *e)* del paragrafo 1 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 2018/1139;

f) licenza VDS/VM avanzata (L-VDS/VM-A): il titolo aeronautico che consente di pilotare anche apparecchi VDS/VM aventi i requisiti tecnici di cui all'articolo 9;

g) licenza VDS/VM-120 (L-VDS/VM-120): il titolo aeronautico che consente di pilotare gli apparecchi VDS/VM-120;

h) abilitazione: il titolo aeronautico che, annotato sulla L-VDS/VM, ne diviene parte integrante e certifica la qualifica del pilota a pilotare determinati tipi di apparecchi e a svolgere specifiche attività e forme di volo;

i) certificato di radiotelefonica aeronautica: l'abilitazione che attesta l'idoneità a utilizzare i dispositivi di radiotelefonica a bordo degli apparecchi;

l) pilota responsabile: il pilota in possesso della L-VDS/VM e delle relative abilitazioni, in corso di validità, che assume il comando dell'apparecchio ed è responsabile della sua condotta e della sua sicurezza dalla fase di approntamento per il volo allo spegnimento e alla messa in sicurezza;

m) posto di pilotaggio: il posto a bordo dell'apparecchio dal quale il pilota responsabile pilota l'apparecchio VDS/VM. Durante i voli di istruzione, l'allievo siede nel posto di pilotaggio a meno che sia diversamente previsto dal programma di addestramento;

n) certificato di identificazione: il certificato, obbligatorio per svolgere attività di volo, rilasciato dall'Aero club d'Italia su richiesta del proprietario dell'apparecchio VDS/VM previa verifica della relativa documentazione, che attesta la proprietà dichiarata, riporta i contrassegni di identifi-

cazione, il tipo e le caratteristiche principali dell'apparecchio, nonché le altre indicazioni previste dalla presente legge;

o) registro degli apparecchi VDS: il registro tenuto dall'Aero club d'Italia ai sensi dell'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53, sul quale, per ogni apparecchio identificato, sono riportati i dati del proprietario dichiarati, i contrasegni di identificazione, i dati tecnici dell'apparecchio e ogni altra indicazione prevista dalla presente legge;

p) campo di volo: l'area designata per il decollo e l'atterraggio di apparecchi VDS dal proprietario o da chi può disporre l'uso, purché non soggetta a specifici divieti e limitazioni e previo accordo con le autorità civili o militari ove richiesto. L'istituzione del campo di volo e il nominativo del responsabile devono essere notificati alla prefettura-ufficio territoriale del Governo territorialmente competente;

q) fornitore di servizi di traffico aereo competente: il fornitore di servizi di traffico aereo designato per lo spazio aereo interessato;

r) *aeromedical examiner* (AME): l'esaminatore aeromedico certificato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) per erogare le prestazioni sanitarie finalizzate al rilascio della certificazione di idoneità psico-fisica per il conseguimento di una licenza o di un attestato aeronautico.

Art. 3.

(Responsabilità per la condotta dei voli)

1. Il pilota responsabile, in ogni fase del volo, dall'approntamento allo spegnimento e alla messa in sicurezza dell'apparecchio, è tenuto al rispetto della normativa vigente in materia di volo, fatto salvo quanto diversamente stabilito dalla presente legge. In caso di attività didattica, il pilota responsabile è l'istruttore di volo, salvo nel caso in cui l'allievo, guidato da terra via radio dall'istruttore, volontariamente e consapevolmente disattenda gli ordini impar-

titi assumendo la responsabilità dell'azione.

2. Il pilota responsabile, qualora violi le disposizioni del comma 1 e adotti una condotta di volo che metta a repentaglio la sua e l'altrui incolumità, è sanzionato ai sensi di un apposito regolamento adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

Art. 4.

(Sistemi di sicurezza)

1. Il pilota deve indossare le cinture di sicurezza di cui sono obbligatoriamente dotati gli apparecchi VDS/VM e deve farle indossare correttamente ai passeggeri.

2. Gli apparecchi VDS/VM e VDS/VM-A, a esclusione del paramotore e del pendolare a motore, sono dotati almeno dei seguenti strumenti:

- a) altimetro;
- b) anemometro;
- c) bussola magnetica.

3. Gli apparecchi VDS/VM ad ala fissa possono essere equipaggiati con il paracadute balistico, a meno che il costruttore non specifichi sul manuale tecnico che l'apparecchio non ne prevede l'installazione. Le modalità di installazione di tale equipaggiamento e le caratteristiche del paracadute da installare devono essere specificate nel manuale tecnico dell'apparecchio. Qualora non siano specificate nel manuale tecnico, le modalità di installazione devono essere certificate da un ingegnere aeronautico o da un perito aeronautico iscritto al relativo albo. Dopo l'installazione, il proprietario dell'apparecchio è responsabile dei controlli periodici previsti dal produttore del paracadute.

4. A bordo degli apparecchi VDS/VM a cabina aperta è obbligatorio indossare un casco protettivo di tipo rigido adeguato al tipo di apparecchio e all'attività svolta.

5. In caso di volo sull'acqua, oltre la distanza di planata in efficienza dalla costa, ogni persona a bordo deve indossare

un giubbotto salvagente gonfiabile ad azionamento manuale.

6. Il pilota comunica la rotta e la destinazione del volo a una terza persona, qualora l'apparecchio VDS/VM non sia dotato di un trasmettitore localizzatore, anche portatile, attivabile in caso di emergenza, per dare avvio alle operazioni di ricerca e di soccorso.

Art. 5.

(Restrizioni, divieti e limiti alle operazioni di volo)

1. L'ENAC, di propria iniziativa o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Ministero della difesa, in relazione a esigenze di sicurezza della navigazione aerea civile e militare, adotta specifiche restrizioni all'attività di volo di natura temporanea, indicando la durata del divieto o delle limitazioni all'attività e i limiti laterali e verticali delle aree interessate. Alle misure di cui al periodo precedente è data tempestiva pubblicità mediante le modalità e le procedure di cui al regolamento dell'ENAC in materia di servizio di informazioni aeronautiche.

2. L'Aero club d'Italia, nel rispetto della normativa vigente, può intervenire per fronteggiare situazioni impreviste o contingenti che possano risultare pericolose per ogni forma di volo, compreso quello didattico.

Art. 6.

(Uso delle aree per decollo e per atterraggio)

1. Il decollo, l'atterraggio e il rimessaggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici nonché su aree occasionali, previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari.

2. Le operazioni di flottaggio, attracco e 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 e agli

anfibi non sono applicabili limitazioni legate alla potenza della motorizzazione e alle dotazioni di bordo 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 all'interno degli spazi aerei controllati sono effettuati esclusivamente su autorizzazione rilasciata dall'ENAC, previo coordinamento con il fornitore dei servizi del traffico aereo competente. Qualora all'interno di spazi aerei controllati esistano aeroporti militari o installazioni militari, tali attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, subordinatamente alla sottoscrizione di un accordo tecnico tra il comando locale e l'associazione di volo richiedente.

Art. 7.

(Registrazione e identificazione degli apparecchi VDS/VM)

1. Sono ammessi alla circolazione nel territorio nazionale gli apparecchi VDS/VM, aventi caratteristiche conformi alle disposizioni di cui all'allegato I al regolamento (UE) 2018/1139, iscritti nel registro degli apparecchi VDS e in possesso del certificato di identificazione. Sono, altresì, autorizzati a circolare nel territorio nazionale gli apparecchi VDS/VM iscritti nel registro di uno degli Stati membri dell'Unione europea.

2. I cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea e di Paesi terzi sono autorizzati alla circolazione nel territorio nazionale secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. La domanda di iscrizione nel registro degli apparecchi VDS deve essere presentata dal proprietario dell'apparecchio allegando i seguenti documenti:

a) multiassi, elicottero, autogiro, motoalianti e dirigibili: due fotografie a colori

dell'apparecchio, visto di lato e frontalmente, idonee a identificarne il modello;

b) paramotore, paracarrello e pendolare: due fotografie a colori del gruppo motopropulsore viste di lato e frontalmente;

c) mongolfiera: due fotografie a colori del complesso cesta/propulsore viste di lato e frontalmente;

d) motoalante con le ali dotate di *kit* a lunghezza variabile: oltre alla documentazione indicata alla lettera a), il manuale di volo con l'indicazione delle dimensioni delle ali certificate dal costruttore;

e) dichiarazione del proprietario autenticata nelle forme di legge o autocertificazione attestante la proprietà e la conformità dell'apparecchio alle caratteristiche di cui all'allegato I al regolamento (UE) 2018/1139. La dichiarazione, oltre all'attestazione di proprietà, deve riportare le seguenti indicazioni:

1) modello dell'apparecchio, nome del costruttore, nonché l'eventuale numero seriale della cellula ove si tratti di un prodotto industriale;

2) struttura dell'apparecchio, monoposto o biposto, tipologia dei comandi, tre assi, due assi, pendolare, elicottero, autogiro, mongolfiera o dirigibile, ed eventuale installazione del gancio per il traino e del paracadute balistico;

3) ubicazione del posto del pilota responsabile;

4) nome del costruttore, modello, potenza e numero seriale del motore;

5) massa massima al decollo e dimensioni, lunghezza, larghezza e altezza, espresse in centimetri, esclusi paramotore, paracarelli e pendolari;

6) peso a vuoto in caso di identificazione di VDS/VM-120, escluso eventuale paracadute;

f) in caso di richiesta di attribuzione della qualifica di apparecchio VDS/VM-A, oltre alla restante documentazione di cui al

presente comma, deve essere allegata la documentazione di cui all'articolo 9;

g) in caso di richiesta di abilitazione al traino, oltre alla restante documentazione di cui al presente comma, deve essere allegato il manuale di volo del costruttore con le prescrizioni per il traino.

4. 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, richiedendo ulteriore specifica documentazione o certificazioni a firma di un ingegnere aeronautico o aerospaziale abilitato all'esercizio della professione ovvero di un perito industriale per le costruzioni aeronautiche iscritto al relativo albo. Inoltre, per tale verifica può avvalersi delle strutture di altri soggetti pubblici e privati certificati, con spesa a carico del proprietario solo qualora sia riscontrata una mancanza di conformità rispetto a quanto dichiarato.

5. L'Aero club d'Italia, accertata la regolarità della documentazione di cui al comma 3 o al comma 4, rilascia un certificato di identificazione e una targa:

a) il certificato di identificazione deve essere conservato a bordo dell'apparecchio durante il volo;

b) la targa, delle dimensioni di 10 centimetri per 5 centimetri, sulla quale figura la lettera I (Italia) seguita da quattro caratteri alfa-numeric, deve essere apposta in modo stabile sull'apparecchio;

c) i caratteri alfa-numeric di cui alla lettera *b)* devono essere riprodotti ciascuno in un colore a forte contrasto rispetto al colore di fondo o viceversa nelle dimensioni minime di 30 centimetri per 15 centimetri sulla parte inferiore di un'ala e, ove possibile, su ambedue i lati della fusoliera, sulla fusoliera nel caso di apparecchi ad ala rotante, oppure sull'involucro, nel caso di mongolfiera o dirigibile.

6. Al fine di consentire l'effettuazione dei voli di collaudo sia di nuovi modelli di apparecchi VDS/VM sia di quelli di nuova produzione non ancora iscritti nel registro

degli apparecchi VDS, le imprese costruttrici possono richiedere il certificato di identificazione per voli di prova, nel numero ritenuto necessario per le proprie esigenze. Per tale attività sono rilasciate marche di identificazione costituite dalla lettera I (Italia) seguita dalla lettera X e tre numeri. Il rilascio è subordinato alla comunicazione da parte dell'impresa dei nominativi dei piloti collaudatori, il cui elenco è costantemente aggiornato a cura dell'impresa stessa.

7. 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 di cui al comma 1. In caso di mancata comunicazione, l'Aero club d'Italia, su segnalazione del venditore, procede alla sospensione del certificato di identificazione che è ritirato fino alla regolarizzazione della pratica.

8. L'Aero club d'Italia trascrive nel registro degli apparecchi VDS le marche di identificazione, il nominativo del proprietario e, in ordine cronologico, gli atti di cessione degli apparecchi ed eventuali provvedimenti amministrativi o giudiziari. Tali dati sono riportati anche nel certificato di identificazione.

9. In caso di distruzione dell'apparecchio, il proprietario ne dà comunicazione, entro quindici giorni dall'evento, all'Aero club d'Italia che provvede al ritiro del certificato di identificazione e alla cancellazione dell'apparecchio dal registro degli apparecchi VDS, ponendo le relative spese a carico del proprietario.

10. In caso di modifiche apportate a un apparecchio già identificato, il proprietario dell'apparecchio notifica all'Aero club d'Italia, con le stesse modalità previste per l'iscrizione, le modifiche apportate e dichiarate nella domanda di prima identificazione presentata all'Aero club d'Italia.

11. Il proprietario, qualora modifichi l'apparecchio senza comunicare le modifiche apportate all'Aero club d'Italia o non ottemperi a quanto disposto dal comma 7, è sanzionato ai sensi di un apposito regolamento adottato dall'Aero club d'Italia e approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'E-

NAC, ed è soggetto alla sospensione del certificato di identificazione di cui al comma 5, fino alla regolarizzazione della pratica. Le eventuali spese connesse alla verifica e alla procedura di sospensione e di riattivazione sono a carico del proprietario.

Art. 8.

(Apparati radio e certificato di radiotelefonia aeronautica)

1. Gli apparecchi VDS/VM non avanzati possono essere dotati di apparati radio operanti in banda aeronautica in grado di garantire le comunicazioni terra-bordo-terra (TBT) nel rispetto delle normative vigenti. Se già dotati dei citati apparati radio, possono essere dotati anche di *transponder* con modalità A e C o S o superiore.

2. Gli apparecchi VDS/VM-A sono dotati di un apparato radio in banda aeronautica in grado di garantire le comunicazioni TBT nel rispetto delle normative vigenti e di *transponder* con modalità A e C o S o superiore.

3. Gli apparati radio di cui ai commi 1 e 2 devono essere conformi alle disposizioni dei regolamenti nazionali o dell'Unione europea vigenti in materia di interoperabilità nonché alle relative prescrizioni di omologazione e di sicurezza previste per gli aeromobili di aviazione generale di tipo amatoriale, in quanto applicabili.

4. Il proprietario dell'apparecchio VDS/VM richiede il rilascio della licenza di esercizio di stazione radio secondo le procedure previste dalla normativa vigente per gli aeromobili di aviazione generale di tipo amatoriale, in quanto applicabili.

5. Il certificato di radiotelefonia aeronautica, al quale è subordinato l'uso della radio, è rilasciato dall'Aero club d'Italia previa frequenza con esito positivo di un corso, con esame finale, istituito dalle scuole certificate e abilitate per tale attività didattica, i cui istruttori sono in possesso delle relative abilitazioni. Il programma didattico dei corsi di radiotelefonia aeronautica è predisposto dall'Aero club d'Italia ed è approvato dall'ENAC.

Art. 9.

(Apparecchi VDS/VM-A)

1. La qualifica di apparecchio VDS/VM-A è attribuita agli apparecchi VDS/VM aventi le caratteristiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139, identificati negli Stati di appartenenza, e caratteristiche tecniche conformi agli *standard* tecnici almeno equivalenti a quelli riportati nei documenti tecnici indicati dall'Aero club d'Italia e approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

2. La dichiarazione autocertificata di conformità agli *standard* di cui al comma 1 è resa:

a) per apparecchi prodotti industrialmente, anche in *kit* di montaggio: dall'impresa costruttrice o dall'organizzazione responsabile della produzione, a garanzia della qualità e della conformità dei propri apparecchi al progetto depositato presso l'Aero club d'Italia ai sensi dei commi 3, lettera *a)*, e 4;

b) per apparecchi amatoriali non realizzati con *kit* di montaggio prodotto industrialmente: dal costruttore dell'apparecchio;

c) nei casi di impossibilità di rilascio da parte del costruttore per cessata attività, qualora il costruttore o il legale rappresentante dichiarari di non essere interessato o nei casi dichiarati ammissibili dall'Aero club d'Italia: dal proprietario dell'apparecchio.

3. Il proprietario richiedente la qualifica di apparecchio VDS/VM-A deposita presso l'Aero club d'Italia le dichiarazioni di cui al comma 2, unitamente ai seguenti documenti in formato elettronico non modificabile:

a) nel caso di apparecchi di cui al comma 2, lettera *a)*:

1) *dossier* tecnico predisposto dall'impresa che ha progettato l'apparecchio, relativo al calcolo, al dimensionamento e alla verifica delle strutture primarie, rapporto sui *test* di volo eseguiti e indicazione

del tipo e del modello di motore ritenuto idoneo;

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

b) nel caso di apparecchi di cui al comma 2, 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* 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 industriale per le costruzioni aeronautiche iscritto al relativo albo ed effettivamente operante nel settore aeronautico;

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

4. Qualora le imprese costruttrici depositino presso l'Aero club d'Italia le dichiarazioni autocertificate di cui al comma 2 nonché la documentazione di cui al comma 3, lettera a), relative agli apparecchi già prodotti e a quelli di nuova produzione, in formato elettronico non modificabile, il richiedente è esonerato dal deposito dei documenti di cui al comma 3, lettera a). In tale caso, le imprese costruttrici sono tenute ad aggiornare la documentazione qualora apportino modifiche significative all'apparecchio.

5. Gli apparecchi avanzati sono dotati di apparati radio VHF operanti in banda aeronautica in grado di garantire le comunicazioni TBT nel rispetto delle normative vigenti e di *transponder* con modalità A e C o S o superiore. L'ENAC comunica all'Aero club d'Italia i codici binari identificativi che, a cura del proprietario dell'apparecchio, sono correttamente inseriti nel *transponder* con modalità S. L'Aero club d'Italia, su istanza del proprietario dell'appa-

recchio, assegna un codice binario abbinandolo al codice identificativo dell'apparecchio del richiedente.

6. Su istanza del proprietario, attestante il rispetto delle disposizioni dei commi 2, 3, 4 e 5, l'Aero club d'Italia attribuisce la qualifica di apparecchio VDS/VM-A mediante annotazione nel certificato di identificazione. Nel caso di apparecchi VDS/VM provenienti da Stati membri dell'Unione europea, verificata la rispondenza alle caratteristiche di cui al presente articolo, l'Aero club d'Italia rilascia un apposito riconoscimento.

7. Il proprietario dell'apparecchio VDS/VM-A è responsabile delle manutenzioni, previste dai manuali dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti, anche avionici, installati, avendo cura di annotare ogni intervento del manutentore nel libretto dell'apparecchio fornito dall'Aero club d'Italia.

8. 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 rispondenza ai programmi di manutenzione previsti dalla normativa vigente e dai manuali dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti. Il libretto dell'apparecchio è costantemente aggiornato dal proprietario ed esibito a richiesta dell'autorità e non può essere portato in volo. Qualora il proprietario non trasmetta, entro la data di scadenza, la dichiarazione attestante la manutenzione prevista, la qualifica di apparecchio VDS/VM-A è sospesa in maniera automatica. La sospensione decade e la qualifica è ripristinata qualora sia inviata la citata dichiarazione.

9. Gli apparecchi VDS/VM-A non possono essere oggetto di modifiche che compromettano la loro conformità ai documenti tecnici di cui al comma 1 nonché alla documentazione depositata.

10. In caso di inottemperanza agli obblighi di cui al presente articolo, l'Aero club d'Italia provvede d'ufficio alla sospensione, fino a intervenuta regolarizzazione, della qualifica di apparecchio VDS/VM-A, ponendo a carico del proprietario le even-

tuali spese connesse alla verifica e alla procedura di sospensione e di riattivazione della qualifica.

Art. 10.

(Apparecchi VDS/VM-120)

1. La qualifica di apparecchio VDS/VM-120 è attribuita dall'Aero club d'Italia agli apparecchi VDS/VM elementari con peso a vuoto massimo di 120 chilogrammi, escluso il paracadute balistico.

2. Agli apparecchi VDS/VM-120 non può essere conferita la qualifica di VDS/VM-A.

CAPO II

NORME DI CIRCOLAZIONE

Art. 11.

(Conduzione dei voli)

1. L'attività di volo con apparecchi VDS/VM è svolta in conformità alle regole del volo a vista diurno e speciale.

2. Salva diversa autorizzazione dell'E-NAC, sentiti i fornitori del servizio del traffico aereo, l'attività di volo con apparecchi VDS/VM è soggetta alle seguenti ulteriori limitazioni:

a) al pilota titolare di licenza VDS/VM-120 ai comandi di un apparecchio VDS/VM-120 o al pilota VDS/VM ai comandi di un apparecchio VDS/VM-120, VDS/VM o VDS/VM-A è consentito il volo esclusivamente al di fuori degli spazi aerei controllati, fuori dalle zone di traffico aeroportuale, a una distanza non inferiore a 5 chilometri dagli aeroporti e fino a una quota massima di 5.000 piedi dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5 chilometri;

b) al pilota titolare di licenza VDS/VM in possesso di certificato di radiotelegrafia aeronautica, ai comandi di un apparecchio di cui all'articolo 8, comma 1, equipaggiato con apparato radio e *transponder* con modalità S, è consentito, oltre a quanto previsto dalla lettera *a)* del presente comma,

richiedere l'autorizzazione all'attraversamento degli spazi aerei controllati;

c) al pilota titolare di licenza VDS/VM ai comandi di un apparecchio equipaggiato con apparato radio VHF, qualora ritenuto necessario ai fini della sicurezza, è consentito presentare un piano di volo e usufruire del servizio SAR.

3. Al pilota titolare di L-VDS/VM-A, ai comandi di un apparecchio VDS/VM-A, oltre a quanto previsto al comma 2, è consentito operare anche negli aeroporti aperti al traffico commerciale indicati dall'ENAC, nonché in tutto lo spazio aereo italiano. Analoga facoltà è concessa ai cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea e di Paesi terzi secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 12.

(Voli in formazione e traino)

1. Il volo in formazione è consentito, nel rispetto delle norme previste dall'*Aeronautical information publication-Italia*, ai piloti VDS/VM in possesso di certificato di radiotelegrafia aeronautica e con apparecchi VDS/VM equipaggiati con radio, *trasponder* con capacità minima di modalità A e modalità C, con altimetro, con anemometro e con bussola magnetica e a una distanza di sicurezza non inferiore a 50 metri l'uno dall'altro.

2. La partecipazione a manifestazioni aeree con volo in formazione è autorizzata con apparecchi VDS/VM-A e con piloti in possesso di L-VDS/VM-A che abbiano conseguito l'abilitazione al volo in formazione attraverso la frequenza con esito positivo di un apposito corso teorico e pratico, con esame finale, istituito dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Analoga facoltà è concessa ai piloti di paramotori e di pendolari purché abbiano conseguito l'abilitazione al volo in formazione attraverso la frequenza con esito positivo di

un apposito corso teorico e pratico, con esame finale, istituito dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

3. Il pilota in possesso di L-VDS/VM o L-VDS/VM-A e dell'abilitazione di cui all'articolo 13, comma 10, può svolgere l'attività di traino nei limiti indicati dal costruttore nel manuale di volo. L'attività di traino è consentita solo con 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.

CAPO III

ACCERTAMENTO DI IDONEITÀ PER L'ATTIVITÀ DI VDS/VM

Art. 13.

(Licenze di volo per VDS/VM e abilitazioni)

1. La L-VDS/VM e le relative abilitazioni sono rilasciate dall'Aero club d'Italia e, purché in corso di validità, consentono di svolgere l'attività di volo con gli apparecchi aventi le caratteristiche tecniche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139. La L-VDS/VM-120 consente di svolgere l'attività di volo solo con gli apparecchi VDS/VM-120.

2. Per il conseguimento della licenza VDS-VM e delle successive abilitazioni è richiesta la frequenza con esito positivo di appositi corsi, con esami finali, istituiti dall'Aero club d'Italia con modalità stabilite da un regolamento tecnico adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

3. I piloti in possesso di licenze aeronautiche civili o militari in corso di validità alla data di entrata in vigore della presente legge, ovvero scadute da non oltre un anno dalla medesima data, possono richiedere il rilascio d'ufficio della L-VDS/VM-A e delle corrispondenti abilitazioni possedute. Le

modalità per il rilascio sono stabilite dal regolamento tecnico di cui al comma 2.

4. Ai fini del rilascio della L-VDS/VM-A, il richiedente presenta il certificato di idoneità psico-fisica di cui all'articolo 15.

5. La certificazione medica, sia nel caso di primo rilascio che dei successivi rinnovi, ha validità per un massimo di due anni. Resta salva la facoltà del medico, in seguito ad accurata anamnesi, di prescrivere una durata inferiore della certificazione medica qualora ritenuto opportuno.

6. Per il rinnovo della L-VDS/VM, il pilota, entro la data di scadenza della certificazione medica, trasmette all'Aero club d'Italia un nuovo certificato di idoneità psicofisica accompagnato da una dichiarazione, rilasciata nelle forme di legge, con la quale attesta di avere svolto regolare attività di volo nel periodo di validità della certificazione medica. L'Aero club d'Italia, previa verifica della conformità della certificazione presentata, aggiorna la data di scadenza della visita medica sulla licenza.

7. Il rinnovo della L-VDS/VM dopo la scadenza della visita medica è effettuato secondo le modalità stabilite dal regolamento tecnico di cui al comma 2.

8. La licenza VDS/VM:

a) deve essere sempre portata con sé dal pilota quando questi svolge attività di volo;

b) consente di volare da solo e, qualora il pilota sia in possesso dell'abilitazione biposto, con passeggeri a bordo;

c) è da considerare in corso di validità solo qualora la data della visita medica registrata dall'Aero club d'Italia sul documento risulti non scaduta;

d) riporta obbligatoriamente:

1) il nominativo del pilota;

2) la data di scadenza della visita medica;

3) le abilitazioni possedute;

e) in fase di rinnovo, in attesa di ricevere la licenza aggiornata, è permesso svolgere attività di volo dalla data di scadenza della licenza fino ai trenta giorni

successivi purché il pilota sia in possesso della copia della nuova visita medica, rilasciata ai sensi dell'articolo 14, che confermi l'idoneità al pilotaggio.

9. L'abilitazione al volo in formazione è rilasciata dall'Aero club d'Italia al pilota in possesso della L-VDS/VM e della licenza di radiotelegrafia aeronautica previa frequenza con esito positivo di un apposito corso, con esame finale, istituito dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il pilota in possesso del brevetto di pilota militare è esonerato dalla partecipazione al corso.

10. L'abilitazione al traino per apparecchi VDS è rilasciata dall'Aero club d'Italia al titolare della L-VDS/VM o L-VDS/VM-A in possesso dell'abilitazione al trasporto di passeggeri da almeno tre anni previa frequenza con esito positivo di un apposito corso, con esame finale, istituito dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il titolare di licenza aeronautica con abilitazione al traino in corso di validità è esonerato dalla partecipazione al corso.

11. Sono abilitate allo svolgimento dei corsi per il rilascio delle abilitazioni al volo in formazione e al traino le scuole certificate e abilitate per tale attività didattica i cui istruttori sono in possesso delle relative abilitazioni.

12. Possono conseguire la L-VDS/VM, oltre ai cittadini italiani, anche i cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea e i cittadini di Paesi terzi secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

13. I cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea praticano l'attività di VDS/VM nel territorio nazionale previo possesso di un attestato o di una licenza VDS/VM in corso di validità, rilasciata dall'ente preposto dello Stato di appartenenza, nonché di un documento di identità in corso di validità valido per l'espatrio.

14. I cittadini di Paesi terzi, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 15, praticano l'attività di VDS/VM secondo le modalità stabilite con il decreto di cui al comma 12.

15. I cittadini di Paesi terzi non residenti in Italia, in possesso della licenza sportiva della Federazione aeronautica internazionale (FAI) rilasciata per il tramite dell'Aero club nazionale di appartenenza e di una L-VDS/VM rilasciata dallo Stato di appartenenza, ancorché non riconosciuta dall'Aero club d'Italia, e di un documento di identità valido per l'espatrio in corso di validità possono partecipare alle gare e alle manifestazioni aeree che si svolgono nel territorio italiano.

16. I cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea possono richiedere la conversione della propria L-VDS/VM e delle proprie qualifiche, ad eccezione della qualifica di istruttore VDS, secondo le modalità stabilite dall'Aero club d'Italia e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

17. I cittadini di Paesi terzi possono chiedere la conversione di cui al comma 16 con le modalità definite dal decreto di cui al comma 12.

Art. 14.

(Visita medica)

1. Ai fini dell'accertamento dell'idoneità psicofisica per lo svolgimento dell'attività di VDS/VM sono effettuate apposite visite mediche presso le strutture sanitarie di cui all'articolo 15.

2. I titolari di licenze per l'esercizio dell'aviazione generale commerciale o del brevetto di pilota militare in possesso della prescritta certificazione medica in corso di validità sono esonerati dall'obbligo di cui al comma 1. Si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 13, commi 13 e 14.

Art. 15.

(Organismi preposti al rilascio della certificazione medica. Requisiti richiesti)

1. La certificazione medica di idoneità psicofisica ai fini dell'attività di VDS/VM è rilasciata da un istituto medico legale dell'Aeronautica militare, da un'azienda sani-

taria locale, da un medico dell'Aeronautica militare, da un medico specializzato in medicina dello sport, da un medico specializzato in medicina aeronautica e spaziale o da un AME.

2. I requisiti medici di idoneità al pilotaggio degli apparecchi VDS/VM sono i seguenti:

a) *visus* non inferiore a 5/10 per ciascun occhio raggiungibili anche con l'uso di lenti correttive. In tale ultima ipotesi, il certificato medico deve farne menzione e l'uso delle lenti durante il volo è obbligatorio;

b) campo visivo e stereoscopico normali;

c) capacità di percepire i colori in trasparenza;

d) capacità di percepire la voce ordinaria di conversazione da ciascun orecchio a una distanza non inferiore a 2 metri, volgendo le spalle all'esaminatore;

e) funzione vestibolare normale;

f) assenza di anomalie psicofisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di VDS/VM.

CAPO IV

ATTIVITÀ PREPARATORIA E DIDATTICA

Art. 16.

(Attività preparatoria per il conseguimento della L-VDS/VM e regolamento tecnico dell'Aero club d'Italia)

1. L'attività teorico-pratica per il rilascio della L-VDS/VM e per il conseguimento delle pertinenti abilitazioni, per i corsi di perfezionamento e per altre forme addestrative è svolta dalle scuole di volo certificate dall'Aero club d'Italia. I corsi si svolgono, secondo le modalità e i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, presso le scuole di volo certificate degli aero club federati e degli enti aggregati all'Aero club d'Italia.

2. L'Aero club d'Italia stabilisce 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 e agli ausili didattici, i programmi didattici, le modalità di svolgimento degli esami e le modalità di accertamento e di mantenimento dei requisiti richiesti.

3. L'attività didattica di VDS/VM, nel territorio nazionale, è svolta solo dalle scuole italiane certificate dall'Aero club d'Italia. Le scuole degli Stati membri dell'Unione europea svolgono attività didattica nel territorio italiano solo presso le scuole certificate dall'Aero club d'Italia disponibili a ospitarle, subordinatamente alla firma di uno specifico *memorandum* d'intesa tra la scuola richiedente e la scuola ospitante e all'autorizzazione dell'Aero club d'Italia.

Art. 17.

(Ammissione ai corsi)

1. Per l'ammissione ai corsi per il rilascio della L-VDS/VM è richiesta un'età non inferiore ad anni diciotto o ad anni sedici, previo consenso, reso nelle forme prescritte dalla legge, da parte di chi esercita la potestà genitoriale. Per la L-VDS/VM-120 è richiesta un'età non inferiore ad anni quattordici, previo consenso, reso nelle forme prescritte dalla legge, da parte di chi esercita la potestà genitoriale. Per l'iscrizione ai corsi è necessario presentare:

a) la certificazione medica di idoneità psicofisica in corso di validità rilasciata da uno dei soggetti di cui all'articolo 15, comma 1;

b) una fotocopia di un documento di identità in corso di validità e del codice fiscale.

2. Per il conseguimento dell'abilitazione al trasporto di passeggeri è richiesta un'età non inferiore ad anni diciassette, previo consenso, reso nelle forme prescritte dalla

legge, da parte di chi esercita la potestà genitoriale.

Art. 18.

(Abilitazione di istruttore VDS/VM e di istruttore VDS/VM-A)

1. L'abilitazione di istruttore VDS/VM e di istruttore VDS/VM-120 è rilasciata dall'Aero club d'Italia a seguito del superamento delle prove d'esame relative a un corso istituito dallo stesso Aero club d'Italia con le modalità e secondo i criteri approvati con decreto del Ministro 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 secondaria di secondo grado;

c) possesso di L-VDS/VM o di L-VDS/VM-120 rilasciata da almeno tre anni e dell'abilitazione al trasporto di passeggeri.

3. L'abilitazione di istruttore VDS/VM-A è rilasciata agli istruttori VDS/VM in possesso dei seguenti requisiti:

a) abilitazione di pilota VDS/VM-A conseguita da almeno un anno;

b) abilitazione di istruttore VDS/VM conseguita da almeno un anno.

4. Ai piloti dell'aviazione generale commerciale in possesso dell'abilitazione di istruttore di volo e ai piloti militari in possesso dell'abilitazione di istruttore di volo in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno alla data di entrata in vigore della presente legge, l'abilitazione di istruttore di volo VDS/VM e VDS/VM-A è rilasciata dall'Aero club d'Italia con le modalità e secondo i criteri approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

5. Gli istruttori VDS/VM e gli istruttori VDS/VM-A frequentano, con cadenza almeno triennale, un corso di aggiornamento secondo i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. 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'abilitazione di istruttore)

1. Le prove di esame teoriche e pratiche per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore di cui all'articolo 18 si svolgono secondo i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

CAPO V

ASSICURAZIONE

Art. 20.

(Obbligo di assicurazione per danni a terzi)

1. I proprietari di apparecchi VDS/VM possono svolgere attività di volo previa stipulazione di un contratto di assicurazione per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie e a seguito di urto o di collisione in volo.

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

3. Il soggetto che utilizza un apparecchio VDS/VM di cui non è proprietario si accerta, prima dell'inizio del volo, che l'apparecchio medesimo sia coperto dalla polizza assicurativa di cui al comma 1.

4. Le scuole di volo possono svolgere corsi per il conseguimento della L-VDS/VM e delle abilitazioni previste, corsi di perfezionamento e altre attività addestrative di cui all'articolo 16 solo previa stipulazione di una polizza assicurativa per responsa-

bilità 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 500.000 euro per persone, animali o cose, ferme 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 apparecchi VDS/VM, stipulato nel rispetto della normativa dell'Unione europea 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 apparecchi VDS/VM da una 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 assicurativa anche ai danni arrecati per colpa grave;

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

d) il risarcimento del danno, fatta salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;

e) l'estensione della copertura assicurativa ai danni cagionati a qualsiasi soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.

TITOLO II

VOLO LIBERO

CAPO I

PRESCRIZIONI GENERALI E DI SICUREZZA

Art. 22.

(Oggetto e ambito di applicazione)

1. Il presente titolo reca disposizioni sull'attività di VDS con apparecchi privi di motore.

2. Le disposizioni del presente titolo si applicano agli apparecchi privi di motore operanti nel territorio nazionale in possesso delle caratteristiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139.

Art. 23.

(Definizioni)

1. Ai fini del presente titolo si intende per:

a) VDS/volo libero (VDS/VL): l'attività di volo effettuata con apparecchi VDS/VL per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici;

b) apparecchio VDS/VL: l'aeromobile privo di motore impiegato per il VDS, con decollo da pendio o al traino di un apparecchio a motore, avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139;

c) licenza VDS/VL (L-VDS/VL): il titolo di volo che consente di pilotare apparecchi privi di motore, di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139;

d) abilitazione: il titolo aeronautico che, annotato sulla L-VDS/VL, ne diviene parte integrante e certifica la capacità del pilota a pilotare determinati tipi di apparecchi e a svolgere specifiche attività e forme di volo;

e) pilota responsabile: il pilota in possesso della L-VDS/VL e delle relative abilitazioni, in corso di validità, al quale è affidata la responsabilità della condotta e dell'utilizzo dell'apparecchio VDS/VL dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza a fine attività;

f) fornitore di servizi di traffico aereo competente: il fornitore dei servizi del traf-

fico aereo designato per lo spazio aereo interessato;

g) AME: l'esaminatore aeromedico certificato dall'ENAC per erogare le prestazioni sanitarie finalizzate al rilascio della certificazione di idoneità psicofisica per il conseguimento di una licenza o di un attestato aeronautico.

Art. 24.

(Responsabilità per la condotta dei voli)

1. Il pilota responsabile, nel rispetto della normativa vigente, delle prescrizioni dell'ENAC in materia di navigazione e di traffico aereo e di quelle del fornitore di servizi del traffico aereo competente, prima dell'inizio e in ogni fase del volo, è tenuto ad accertarsi delle proprie condizioni psicofisiche, delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza dell'apparecchio VDS/VL 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. In caso di attività didattica, il pilota responsabile è l'istruttore di volo salvo nel caso in cui l'allievo, guidato da terra via radio dall'istruttore, volontariamente e consapevolmente disattenda gli ordini impartiti assumendo la responsabilità dell'azione.

2. Nel caso di biposto, il passeggero e l'allievo degli apparecchi per il volo libero, pilotabili anche con lo spostamento congiunto del peso, si attengono scrupolosamente alle istruzioni impartite loro dal pilota responsabile.

3. Il pilota responsabile, qualora violi le disposizioni del comma 1 e adotti una condotta di volo che metta a repentaglio la sua e l'altrui incolumità, è sanzionato ai sensi di un apposito regolamento adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

Art. 25.

(Sistemi di sicurezza)

1. Gli apparecchi per il volo libero, per voli condotti a un'altezza superiore a 100 metri dal suolo, sono dotati di un paracadute di soccorso idoneo per il tipo di apparecchio impiegato e per la sua tipologia d'uso monoposto o biposto.

2. A bordo degli apparecchi VDS/VL è obbligatorio indossare un casco protettivo di tipo rigido adeguato.

Art. 26.

(Restrizioni, divieti e 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 a esigenze di sicurezza della navigazione aerea civile e militare, adotta specifiche restrizioni, anche di natura temporanea, all'attività di volo libero, indicando la durata del divieto o delle limitazioni all'attività e i limiti laterali e verticali delle aree interessate.

2. Alle misure di cui al comma 1 è data tempestiva pubblicità con le modalità e le procedure previste dal regolamento dell'ENAC in materia di servizio di informazioni aeronautiche.

3. L'Aero club d'Italia, nel rispetto della normativa vigente, può intervenire per fronteggiare situazioni impreviste o contingenti che possano arrecare pregiudizio alla sicurezza del volo libero e allo svolgimento dell'attività didattica.

CAPO II

NORME DI CIRCOLAZIONE

Art. 27.

(Conduzione dei voli)

1. L'attività di volo con apparecchi VDS/VL è svolta in conformità delle regole del volo a vista diurno.

2. Salva diversa autorizzazione dell'E-NAC, sentito il fornitore dei servizi del traffico aereo competente e tenuto conto di quanto disposto dal comma 3, l'attività VDS/VL 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 5 chilometri dagli aeroporti.

3. Salva diversa autorizzazione dell'E-NAC, sentito il fornitore dei servizi del traffico aereo competente, l'attività di volo libero è consentita fino a un'altezza non superiore a 7.500 piedi dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5 miglia.

4. Durante l'attività di volo e l'attività didattica, per le comunicazioni sono impiegate radio di libero uso.

Art. 28.

(Precedenze per il volo libero)

1. Nel caso in cui due apparecchi VDS/VL si trovino su due rotte convergenti alla stessa quota, entrambi i piloti devono effettuare una virata a destra mantenendo l'altro pilota in vista per evitare la collisione.

2. Nel caso di rotte convergenti alla stessa quota in volo di pendio e nell'area sovrastante, il pilota con pendio alla propria destra deve proseguire in linea diritta e l'altro deve virare a destra allontanandosi dal pendio per evitare la collisione.

3. Gli apparecchi VDS/VL in condizioni di ascendenza termica, con rotta ascendente a spirale, hanno precedenza rispetto agli altri apparecchi VDS/VL. Il senso di rotazione, destro o sinistro, nella conduzione del volo a spirale all'interno dell'ascendenza termica è determinato dal primo apparecchio VDS/VL che occupa la medesima ascendenza termica. Gli apparecchi VDS/VL che occupano successivamente la stessa ascendenza termica, a qualsiasi quota, devono adeguare il senso di rotazione a quello dell'apparecchio VDS/VL già presente.

4. Nel caso di sorpasso tra due apparecchi VDS/VL, l'apparecchio sorpassato ha la precedenza.

5. In caso di avvicinamento all'atterraggio contemporaneo di due apparecchi VDS/VL in uno stesso sito, quello con minore quota ha la precedenza.

CAPO III

ACCERTAMENTO DI IDONEITÀ PER L'ATTIVITÀ DI VDS/VL

Art. 29.

(Licenza di volo VDS/VL e abilitazioni)

1. La L-VDS/VL e le relative abilitazioni sono rilasciate dall'Aero club d'Italia e consentono di svolgere l'attività di volo con gli apparecchi VDS/VL aventi le caratteristiche tecniche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139.

2. Per il conseguimento della L-VDS/VL e delle successive abilitazioni è richiesta la frequenza con esito positivo di appositi corsi, con esami finali, istituiti dall'Aero club d'Italia con modalità stabilite dallo stesso Aero club d'Italia e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

3. Ai fini del rilascio della L-VDS/VL, il richiedente presenta il certificato di idoneità psicofisica di cui all'articolo 31.

4. La L-VDS/VL:

a) deve essere sempre portata con sé dal pilota quando questi svolge attività di volo;

b) consente di volare da solo e, qualora il pilota sia in possesso dell'abilitazione biposto, con passeggeri a bordo;

c) è da considerare in corso di validità solo qualora la data della visita medica registrata dall'Aero club d'Italia sul documento risulti non scaduta;

d) riporta obbligatoriamente:

1) il nominativo del pilota;

2) la data di scadenza della visita medica;

3) le abilitazioni possedute;

e) in fase di rinnovo, in attesa di ricevere la licenza aggiornata, è permesso svolgere attività di volo dalla data di scadenza della licenza fino ai trenta giorni successivi purché il pilota sia in possesso della copia della nuova visita medica, rilasciata ai sensi dell'articolo 30, che confermi l'idoneità al pilotaggio.

5. Possono conseguire la L-VDS/VL, oltre ai cittadini italiani, anche i cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea e i cittadini di Paesi terzi secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

6. I cittadini degli altri Stati membri dell'Unione europea praticano l'attività di VDS/VL nel territorio nazionale previo possesso di un attestato o di una licenza VDS/VL in corso di validità, rilasciata dall'ente preposto dello Stato di appartenenza, nonché di un documento di identità in corso di validità valido per l'espatrio.

7. I cittadini di Paesi terzi praticano l'attività di VDS/VL nel territorio nazionale secondo le modalità stabilite dal decreto di cui al comma 5. Il pilota VDS/VL straniero, oltre a quanto previsto dal comma 6, deve essere in possesso di una certificazione rilasciata dal competente ente del suo Stato di appartenenza che attesti il suo livello di esperienza e di capacità.

8. I cittadini di Paesi terzi non residenti, in possesso della licenza sportiva rilasciata dalla FAI e di un attestato abilitante al pilotaggio VDS, rilasciato dal competente ente dello Stato di appartenenza, possono partecipare alle gare e alle manifestazioni aeree che si svolgono nel territorio italiano, purché in possesso di documento di identità valido per l'espatrio e in corso di validità.

9. La certificazione medica, sia nel caso di primo rilascio che dei successivi rinnovi, ha validità per un massimo di due anni. Resta salva la facoltà del medico, in seguito ad accurata anamnesi, di prescrivere una durata inferiore della certificazione medica qualora ritenuto opportuno.

10. Per il rinnovo della L-VDS/VL entro la data di scadenza, l'interessato trasmette all'Aero club d'Italia un nuovo certificato di idoneità psicofisica accompagnato da una dichiarazione, rilasciata nelle forme di legge, con la quale attesta di avere svolto regolare attività di volo nel periodo di validità della certificazione medica. L'Aero club d'Italia, previa verifica della conformità delle certificazioni, aggiorna la data di scadenza della visita medica sulla L-VDS/VL.

11. Il rinnovo della L-VDS/VL dopo la scadenza della visita medica è effettuato secondo le modalità stabilite da un regolamento tecnico adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

12. I cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea possono richiedere la conversione della propria L-VDS/VL e delle proprie qualifiche, a eccezione della qualifica di istruttore VDS/VL, secondo le modalità stabilite dall'Aero club d'Italia e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

13. I cittadini di Paesi terzi possono richiedere la conversione di cui al comma 12 secondo le modalità definite con il decreto di cui al comma 5.

Art. 30.

(Visita medica)

1. Ai fini dell'accertamento dell'idoneità psicofisica per lo svolgimento dell'attività di VDS/VL sono effettuate apposite visite mediche presso le strutture sanitarie di cui all'articolo 31.

2. I titolari di licenze aeronautiche per l'esercizio dell'attività turistica o professionale, in possesso della prescritta certificazione medica, possono presentare la certificazione già in possesso purché in corso di validità.

Art. 31.

(Organismi preposti al rilascio della certificazione medica. Requisiti richiesti)

1. La certificazione medica di idoneità psicofisica ai fini dell'attività di VDS/VL è

rilasciata da un istituto medico legale dell'Aeronautica militare, da un'azienda sanitaria locale, da un medico dell'Aeronautica militare, da un medico specializzato in medicina dello sport, da un medico specializzato in medicina aeronautica e spaziale o da un AME.

2. I requisiti medici di idoneità al pilotaggio degli apparecchi VDS/VL sono i seguenti:

a) *visus* non inferiore a 5/10 per ciascun occhio raggiungibili anche con l'uso di lenti correttive. In tale ultima ipotesi, il certificato medico deve farne menzione e l'uso delle lenti durante il volo è obbligatorio;

b) campo visivo e stereoscopico normali;

c) capacità di percepire i colori in trasparenza;

d) capacità di percepire la voce ordinaria di conversazione da ciascun orecchio a una distanza non inferiore a 2 metri, volgendo le spalle all'esaminatore;

e) funzione vestibolare normale;

f) assenza di anomalie psicofisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di VDS/VL.

CAPO IV

ATTIVITÀ PREPARATORIA E DIDATTICA

Art. 32.

(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 della L-VDS/VL, per il conseguimento delle pertinenti abilitazioni, per i corsi di perfezionamento e per altre forme addestrative è svolta dalle scuole di volo certificate dall'Aero club d'Italia. I corsi si svolgono, secondo le modalità e i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, presso le scuole di volo

certificate degli aero club federati e degli enti aggregati all'Aero club d'Italia.

2. L'Aero club d'Italia stabilisce 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 e alle modalità di accertamento e di mantenimento dei requisiti richiesti.

3. L'attività didattica di VDS/VL, nel territorio nazionale, è svolta solo dalle scuole italiane certificate dall'Aero club d'Italia. Le scuole degli Stati membri dell'Unione europea svolgono attività didattica nel territorio italiano solo presso le scuole certificate dall'Aero club d'Italia disponibili a ospitarle, subordinatamente alla firma di uno specifico *memorandum* d'intesa tra la scuola richiedente e la scuola ospitante e all'autorizzazione dell'Aero club d'Italia.

Art. 33.

(Ammissione ai corsi)

1. Per l'ammissione ai corsi per il rilascio della L-VDS/VL è richiesta un'età non inferiore ad anni diciotto. È consentita l'iscrizione ai minorenni, a partire dai dodici anni di età, purché colui che esercita la potestà genitoriale rilasci il consenso nelle forme prescritte dalla legge. In quest'ultimo caso, tuttavia, l'esame per il rilascio della L-VDS/VL non può essere sostenuto prima del compimento dei quattordici anni di età. Per l'iscrizione ai corsi è necessario presentare:

a) la certificazione medica di idoneità psicofisica in corso di validità rilasciata da uno dei soggetti di cui all'articolo 31, comma 1;

b) una fotocopia di un documento di identità valido e del codice fiscale.

2. Per l'iscrizione ai corsi per il conseguimento dell'abilitazione al trasporto di passeggeri è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

a) L-VDS/VL in corso di validità;

b) aver svolto almeno 30 ore di volo attestate tramite autocertificazione ai sensi della legislazione vigente;

c) avere compiuto il diciottesimo anno di età.

Art. 34.

(Licenza di istruttore VDS/VL)

1. La licenza di istruttore VDS/VL è rilasciata dall'Aero club d'Italia a seguito del superamento delle prove di esame teoriche e pratiche relative a un corso istituito dallo stesso Aero club d'Italia con le modalità e secondo i criteri approvati con decreto del Ministro 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 secondaria di secondo grado;

c) L-VDS/VL rilasciata da almeno tre anni e abilitazione al trasporto di passeggeri rilasciata da almeno un anno.

Art. 35.

(Prove di esame per il rilascio dell'abilitazione di istruttore)

1. Le prove di esame, di cui all'articolo 34, comma 1, per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore VDS/VL si svolgono secondo i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

Art. 36.

(Mantenimento della validità delle abilitazioni di istruttore VDS/VL e per trasporto di passeggeri)

1. Gli istruttori VDS/VL frequentano, con cadenza almeno triennale, un corso di

aggiornamento istituito dall'Aero club d'Italia. La mancata partecipazione ai corsi di aggiornamento comporta la sospensione della validità dell'abilitazione di istruttore. L'abilitazione è rinnovata a seguito della partecipazione a un successivo corso di aggiornamento.

2. I piloti VDS/VL in possesso dell'abilitazione al trasporto di passeggeri frequentano, con cadenza almeno quinquennale, un corso di aggiornamento istituito dall'Aero club d'Italia. La mancata partecipazione ai corsi di aggiornamento comporta la sospensione della validità dell'abilitazione al trasporto di passeggeri. L'abilitazione al trasporto di passeggeri è rinnovata a seguito della partecipazione a un successivo corso di aggiornamento.

3. Sono esonerati dalla partecipazione al corso di aggiornamento di cui al comma 2 gli istruttori VDS/VL che hanno regolarmente partecipato ai corsi di aggiornamento di cui al comma 1.

CAPO V

ASSICURAZIONE

Art. 37.

(Obbligo di assicurazione per danni a terzi)

1. I piloti in possesso della L-VDS/VL in corso di validità possono svolgere attività di volo con apparecchi VDS/VL previa stipulazione di una polizza di assicurazione per responsabilità civile verso terzi a copertura dei danni causati involontariamente a terzi sulla superficie e a seguito di urto o di collisione in volo.

2. Le scuole di volo possono svolgere corsi per il conseguimento della L-VDS/VL e delle abilitazioni previste, corsi di perfezionamento e altre attività addestrative di cui all'articolo 36 solo previa stipulazione di una polizza 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 500.000 euro per persone, animali o cose, ferme restando le regole generali concer-

nenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi.

3. Il personale della scuola, l'allievo e l'istruttore esaminatore devono munirsi di una polizza assicurativa personale, con un massimale non inferiore a 1.600.000 euro e di polizza assicurativa contro gli infortuni, con un massimale non inferiore a 20.000 euro.

Art. 38.

(Requisiti della copertura assicurativa)

1. Il contratto di assicurazione per i piloti responsabili, stipulato nel rispetto della normativa dell'Unione europea 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 danni arrecati per colpa grave;

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

c) 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, fatta salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;

d) l'estensione della copertura assicurativa ai danni cagionati a qualsiasi soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili;

e) un massimale per i danni a terzi anche a seguito di urto o di collisione in volo non inferiore a 1.600.000 euro;

f) una polizza infortuni per il personale della scuola e per gli allievi, come previsto dalla normativa vigente, con un massimale minimo di 20.000 euro.

TITOLO III
ENTRATA IN VIGORE

Art. 39.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il centoventesimo giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

