Bozza della Circolare Serie GEN - Attività di volo da diporto o sportivo (VDS)

Organizzazione, associazione che propone i commenti Data[1]

1. *N°*	*2.* *Riferimento Regolamento (Paragrafo/Comma)*	*3.* *Commento*	*4.* *Motivazione*
1	Sez. 6.1.1 (Generalita')	Aggiungere: "Il volo di un VDS avanzato ai cui comandi si trovi un pilota VDS che non possieda la qualifica di avanzato e non sia titolare di licenza di radiotelefonia dovra' scoccare il transponder in modalita' Charlie con codice inserito 7000 non appena superi le quote massime indicate nel comma 3, articolo 9 del DPR 133. Resta inteso che il volo deve rimanere confinato agli spazi aerei non controllati ed al di fuori dagli ATZ aeroportuali anche quando questi sono classificati in spazio G, e comunque in ottemperanza alle prescrizioni contenute nei commi 1, 2 e 4 dell'articolo 9 del DPR 133. Il pilota VDS che non possieda la qualifica di avanzato ma sia titolare di licenza di radiotelefonia potra' in aggiunta usufruire dei servizi di navigazione aerea previsti per lo spazio G per tutte le tipologie di aeromobile, come ad esempio l'attraversamento di ATZ (in spazio G) o la richiesta di informazioni utili alla sicurezza del volo (ad es. condizioni meterologiche)"	Il DPR 133 non vieta ad un apparecchio VDS di tipo avanzato di interessare gli spazi aerei non controllati, indipendentemente dal pilota ai comandi. La limitazione a 500/1000 piedi e' riportata (vedi comma 3, articolo 9) esclusivamente per i mezzi "basici". Questo limite di quota e' compatibile con il volo militare. Attualmente e' legale per un aeromobile di Aviazione Generale, nel pieno rispetto delle regole dell'aria, qualora non sia esplicitamente previsto in modo differente, ad esempio con un NOTAM specifico, il volo in spazio G a qualunque quota purche' il transponder sia inserito scoccando 7000 Charlie. Le eventuali problematiche di "avoid collision" con aerei militari sono pertanto identiche. Inoltre il comma 1 dell'articolo 9 del DPR 133 da agli apparecchi avanzati la facolta' di fruire dei servizi di navigazione aerea (ad es. il servizio SAR, essendo il mezzo avanzato dotato di ELT) con il distinguo che per potere utilizzare legalmente la radio il pilota deve essere in possesso del certificato di radiotelefonia.
2	Sez. 6.2	Aggiungere: "Gli apparecchi VDS basici che ottemperano alle quote massime previste dal comma 3 articolo 9 del DPR133 sono esentati dall'ottemperare alla regola dell'aria contenute nell'Appendice 8, sezioni 1.1 ed 1.2"	La richiesta di ottemperare alle regole dell'aria per tutto il VDS che soddisfa ai requisiti massimi di quota di 500/1000 piedi deve essere dispensata per quello che riguarda l'uso del

[1] *La data deve essere inserita nel formato gg/mm/aa*

			transponder. Oltre a porre un problema pratico per l'intera classe di apparecchi esistenti sul territorio nazionale, questa precisazione e' comunque in linea con lo spirito delle quote massime per impedire interferenze con i voli militari a bassa quota.
3	Sez. 6.1.3 (Operazioni in VFR speciale)	Eliminare il requisito di addestramento specifico in volo per il VFR speciale.	Ad oggi il pilota VDS, anche basico, puo' legalmente operare in condizioni di visibilita' inferiori a 5km ma superiori a 1500m purche' in spazio G e con un apparecchio VDS che non superi i 140kts IAS (vedi AIP-Italia ENR 1.2, sezione 1.1, Tabella 6a). Non e' chiaro, pertanto, quale potrebbe essere l'attivita' didattica supplettiva "in volo" tenendo anche conto che nel syllabus JAR-PPL viene chiesto un minimo di addestramento in condizioni di IMC complete simulate, che non e' tuttavia possibile nei mezzi VDS avanzati in quanto richiedono l'utilizzo di strumentazione giroscopica non obbligatoria dal DPR 133.
4	Sez. 5 (Definizioni)	Inserire: *"Il mezzo VDS comunitario non identificato in Italia che e' conforme alle specifiche tecniche BCAR-S e LTF-UL e dotato di Radio VHF, Transponder almeno in modo Charlie ed ELT e' considerato "avanzato" ai fini della presente circolare. Spetta al Pilota responsabile ai comandi eventualmente dimostrare questi requisiti a richiesta dei funzionari preposti*"	Il riferimento ai requisiti tecnici (in contrasto con amministrativi) lascia aperta la possibilita' che ENAC consideri un apparecchio VDS "avanzato" quello che risponda agli Allegati tecnici pertinenti (o ne sia "superiore") oltre alla dotazione di radio, Xpdr ed ELT, indipendentemente dal requisito formale od amministrativo di avere la qualifica di "avanzato" trascritta sul foglio di identificazione. Questa ambiguita' e' di scarso interesse in ambito nazionale ma potrebbe risultare rilevante per mezzi stranieri (pur comunitari) contenuti nell'Annex II di EASA. In alternativa ENAC potrebbe indicare ad AeCI che, all'interno del regolamento (che ENAC deve approvare) tecnico i mezzi che rispondano alle norme BCAR-S e LTF-UL siano considerati

			conformi o superiori agli allegati tecnici di pertinenza. Le specifiche tecniche BCAR-S ed LTF-UL sono tra le piu' comuni ma ovviamente possono essere incluse altre Comunitarie non a conoscenza dello scrivente.
5	Sez. 6.1.4 e 6.1.5 (Comunicazioni TBT e Presentazione Piano di Volo)	Cancellare la richiesta del suffisso "UL" nel campo 7 dell'FPL, aggiungere la precisazione che nella casella TYPE OF FLIGHT va indicata la lettera "G" ed omettere la dicitura "Ultralight".	Essendo il Piano di Volo sostanzialmente utilizzato per voli da e per FIR straniere la presenza di questa norma non conforme allo standard ICAO ha gia' creato problemi di applicazione, ambiguita', ritardi e persino il rischio di non necessaria attivazione del servizio SAR Il rischio di ambiguita' con traffico militare e' remoto per diversi motivi. Innanzitutto la maggior parte dei mezzi VDS anche avanzati non presentera' un numero di serie inferiore a, verosimilmente I-4nnn mentre i voli militari in GAT sono tipicamente del tipo I-1nmm o I-2nmm, inoltre questi si addensano in periodi della settimana complementari.
6	Sez. 6.1.6 (Uso del transponder Modo "S")	Scorporare la parte del database contenuta in questa sezione in una sezione dedicata, e non limitata ai soli mezzi con transponder in modalita' "S" ma semplificarla notevolmente al solo status del mezzo (se avanzato o meno allo stato corrente e se in possesso di modo "S") ad esempio aggiungendo: *"6.1.7 Registro VDS Avanzati* *L'AeCI istituira' nell'arco di anni uno a partire dalla entrata in vigore della presente circolare un registro (data base) ove verranno riportati tutti i dati tecnici (marche, tipologia velivolo, etc.) in possesso dell'Ente ed opzionalmente dei dati amministrativi utili ai fini della Sicurezza Volo come proprieta', pista di rimessaggio abituale, etc. nel rispetto delle vigenti leggi comunitarie sulla privacy. Tale registro dovra' essere consultabile da personale ENAC ed ENAV."*	Non e' chiaro se la seconda parte del paragrafo, relativa alla istituzione di un registro consultabile in rete, sia limitata ai soli apparecchi di cui l'AeCI faccia richiesta di codice a 24 bit per il modo Sierra o se sia estesa a tutti gli apparecchi VDS avanzati. Il registro, inoltre, qualora comprendesse anche il nominativo della persona fisica proprietaria dell'apparecchio, dovrebbe in questo caso rispondere alle vigenti leggi comunitarie sulla privacy. E' altresi' probabile che l'ENAC sia interessata meramente a conoscere lo stato dell'aeromobile presso il registro dell'AeCI (sospensioni, cancellazioni, variazione, etc...) ed al limite, per ragioni di sicurezza, alla abituale sede di ricovero. Queste informazioni non sono attualmente in possesso di AeCI, od almeno non sono richieste in fase di

			identificazione del mezzo, e pertanto la creazione di un simile DataBase richiederebbe un grandissimo dispendio di carteggio (richiesta di base di hangaraggio, o liberatoria per dati privacy).
7	Sez. 7.1 (Attivita' di apparecchi VDS avanzati)	Omettere la dicitura "e quelli sulla base di quanto indicato in AIP Italia e' possibile svolgere attivita' commerciale" e di eventualmente avvalersi della possibilita' di negare l'accesso ad uno specifico aereoporto non compreso nella lista di quelli che ricadono nell'applicabilita' del regolamento ENAC per l'esercizio degli aereoporti mediante apposito NOTAM o di nota nell'AIP.	Ben venga una chiarificazione su cosa, ai fini dell'applicazione del DPR133, venga considerato aereoporto aperto al traffico commerciale. La definizione che viene data in questo paragrafo della bozza, tuttavia, rimane per certi versi ambigua o se non altro non conforme alla situazione attuale di fatto. L'aereoporto di Roma Urbe, ad esempio, non e' esplicitamente indicato come "aperto al traffico commerciale" nelle relative pagine dell'AIP (vedi AD2 LIRU 1-1...1-8) sebbene sia indicato con traffico "Non Scheduled" (NS) nella colonna 4 di AD 1-3-2 che viene talvolta indicata come evidenza di apertura al traffico commerciale (sebbene questo termine non venga mai utilizzato all'interno del documento medesimo). D'altro canto aereoporti come LIPV, aperti proficuamente al traffico VDS avanzato, ad esempio, risultano con traffico "Non Schedulato" ma non sono inclusi nella lista (ora disponibile come NOTAM A6260/11, precedentemente come circolare 5669/VDG). Inoltre gli aerodromi non certificati ma per i quali l'ambiguita' sulla attivita' commerciale e' presente in AD 1-3-2 sono solamente sei: LILE (curiosamente nella lista di aerodromi certificati aperti al VDS avanzato pur non essendo in questa lista di AIP Italia tra gli aeroporti certificati...), LIDF, LIQL, LIRU e LIPV (di cui questi ultimi solo LIRU di fatto non ammette VDS avanzato sul suo sedime).

			In altre parole, sebbene in questo momento esistano complessivamente cinque liste di aereoporti (certificati, non certificati, ammessi al volo VDS avanzato sebbene siano commerciali, aperti al traffico non schedulato, aperti al solo traffico privato) con parziali sovrapposizioni, le correnti definizioni, e pure quelle proposte nella bozza, non sono in grado di chiarire la posizione di un piccolo gruppo di aereoporti. Per cui la nostra proposta e' di una sostanziale semplificazione (esistono solo tre liste, certificati, non certificati, ammessi al volo VDS avanzati sebbene siano commerciali) e di riportare una lista dei (al massimo sei) casi "speciali".
8	Sez. 7.2 (Attivita' di apparecchi VDS non avanzati)	Per quel che riguarda il volo in spazi aerei controllati mantenere le attuali zone per attivita' VDS (corridoi da considerare come spazio G anche ai sensi del NOTAM, ad es., A5542/11 e dei corridoi ed aree previste in ENR 5.5.4). Per quel che riguarda l'attivita' in aereoporti non aperti al traffico commerciale il testo nel secondo paragrafo di Pag. 9 dovrebbe, altresi', essere modificato come segue: • Omettere la parola "I" all'inizio del terzo paragrafo di pag.9 ed aggiungere ", ad esempio" in finale (cosi' da leggersi... "*Casi in cui l'autorizzazione ad apparecchi VDS non avanzati... puo' essere rilasciata sono, ad esempio*:" • Omettere "con cabina chiusa" nel penultimo rigo di pag.9 • Aggiungere in coda all'ultimo rigo di pag.9 "*qualora la direzione aeroportuale lo ritenga necessario (ad esempio per stretta vicinanza a zona di spazio aereo controllato)*"	La sezione, cosi' come e' scritta, cancella di fatto le operazioni di volo con VDS non avanzato, con piloti generalmente dotati di attestato di pilota VDS e con licenza di fonia, eventualmente sprovvisti di transponder in modo Charlie. Esempi di normale attuazione di questa attivita' sono in aereoporti come LIDT, LIVD, LIDU, LIDV, LIDG, LIPM, LIDR, solo per citarne alcuni. In alcuni casi (come Trento, LIDT) questo avviene tramite una autorizzazione che richiede l'esibizione una tantum della documentazione che attesti la regolarita' e il possesso del requisito, ad esempio, della licenza di fonia e della assicurazione. In alcuni dei casi citati qua sopra il traffico VDS non avanzato rappresenta la stragrande maggioranza del traffico aeroportuale. Per quel che riguarda la cabina chiusa si fa notare come esistano numerosi mezzi certificati di Aviazione Generale a cabina aperta.
9	Sez. 7.2 (Attivita' di apparecchi VDS non	Sarebbe utile chiarire che la rispondenza alla Circolare ENAC OPV-19 e': "*limitata ai soli mezzi impegnati in esibizioni aeree*	Rimane chiaro che i mezzi VDS di qualsivoglia tipo impegnati effettivamente in attivita' di display

	avanzati)	*da programma e non ai meri aeromobili VDS impegnati in normali operazioni di circuito, atterraggio e decollo*."	od airshow, seppure con le limitazioni di legge, siano tenute ad ottemperare, in conformita' con i mezzi di Aviazione generale, dove questo sia applicabile, con la circolare OPV-19.
10	Sez. 7.2 (Attivita' di apparecchi VDS non avanzati)	Modificare il secondo capoverso di Pag. 10 aggiungendo: "*tranne che nei casi previsti dalla normale pratica istruzionale per l'ottenimento dell'attestato VDS e delle relative abilitazion. Si precisa inoltre, ai fini della applicazione della circolare ENAC n.9/DG del 2 Febbraio 2001, che la attivita' istruzionale VDS e' da considerarsi meramente attivita' VDS e non attivita' aeroscolastica.*".	Tenendo conto che numerosi aereoporti non aperti al traffico commerciale sono sedi di scuole VDS la norma contenuta nel secondo item di pag.10 renderebbe di fatto illegale i voli da solisti richiesti nel normale iter di formazione. La questione, apparentemente di scarsa rilevanza, costringerebbe le scuole VDS, peraltro previste esplicitamente nella circolare, di operare con la dovuta tranquillita' e nel rispetto delle normative, specialmente in considerazione della possibile decadenza assicurativa in una fase estremamente delicata dell'iter formativo (volo da solista) qualora la compagnia assicuratrice ravvisasse un illecito formale in questa fase.
11	Sez. 5 (Definizioni)	Sostituire alla definizione di "Apparecchio VDS e per il volo libero" le due distinte definizioni di apparecchio VDS a motore e apparecchio VDS per il volo libero.	Oltre a risultare in ottemperanza con quanto scritto nell'articolo 2, comma 1 del DPR133, questa nota permette eventualmente di equiparare, per quel che riguarda le prescrizioni,l'apparechchio VDs per il volo libero al mezzo VDS basico (rispetto delle quote, uso del trasnponder, etc...)
12	Sez. 5 (Definizioni)	*Si precisa inoltre, ai fini della applicazione della circolare ENAC n.9/DG del 2 Febbraio 2001, che la attivita' istruzionale VDS e' da considerarsi meramente attivita' VDS e non attivita' aeroscolastica*	La precisazione sulla appartenenza della attivita' istruzionale VDS alla attivita' denominata "aeroscolastica" e' di rilevanza per la normale attivita' VDS in aviosuperficie. La certificazione delle scuole VDS, peraltro, e' compito di AeCI, mentre la autorizzazione all'attivita' aeroscolastica (che si intende per attivita' istruzionale su mezzi di Aviazione Generale) e' precipuo compito dell'ENAC.
13			

14			
15			
16			
17			
18			
19			

Modalità di compilazione:
1. Numero del commento
2. Indicare il punto del Regolamento oggetto del commento
3. Descrivere il commento ed eventualmente un testo alternativo
4. Spazio per note o commenti