

Guida al DPR 133: cosa cambia

da <http://www.vfrmagazine.net> - Ottobre 2010 |

A cura di *Mariko Bordogna e Claudio Fogliato*

Un mondo che cambia

Abbiamo deciso, dopo aver raccolto e notato una grossa confusione in tema – e spesso anche su questioni anche semplici – di dedicare una serie di articoli alle differenze fra il “vecchio” DPR 404 e il nuovo imminente, e già molto sicusso per quanto spesso poco conosciuto, DPR 133. Una piccola guida “informale”, al netto delle tante interpretazioni ahimé possibili e di eventuali disposizioni attuative future e futuribili, per chi mal digerisce la lettura delle leggi (italiane).

Per prima cosa notiamo come, malgrado il numero di articoli sia rimasto sostanzialmente invariato (24 erano e 24 son rimasti) il testo sia complessivamente molto accresciuto, passando da 2840 a 7293. Più del doppio, quindi.

Gli articoli da 1 a 8

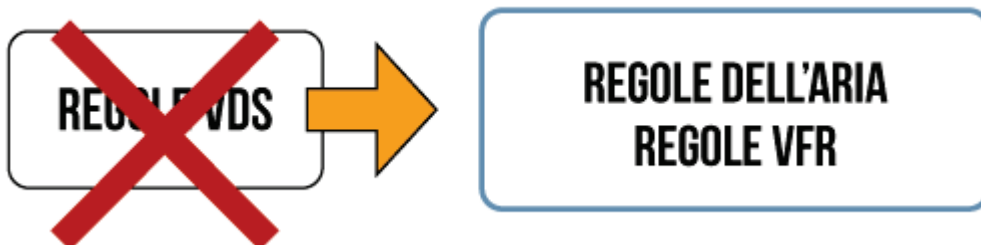
Il primo articolo definisce l’ambito di applicazione, cioè a quali apparecchi si applica.

Il secondo articolo per prima cosa definisce cosa sia il “*volo da diporto o sportivo*” e introduce già grosse novità, cominciando con la **suddivisione degli apparecchi VDS**.

Vengono quindi date le definizioni di :

- 2.b “Apparecchio VDS”
- 2.c “Apparecchio Avanzato” e
- 2.d “Apparecchio per il volo libero”

Tenetelo bene a mente e notate che le abbiamo riportare antepoendo il riferimenti di articolo e lettera, particolari che si riveleranno determinanti per comprendere quali saranno le concessioni o i divieti a cui le differenti tipologie di apparecchi VDS saranno sottoposte.



Vengono inoltre per la la prima volta nominate le “regole dell’aria”, ed in particolare le “regole del volo a vista diurno”. Questo è un dettaglio non da poco, poiché se prima il VDS volava secondo un proprio set di regole ben preciso, ora si adegua alle [Regole dell’Aria](#) (Air Law) relative appunto al **VFR** diurno, sebbene con tutte le limitazioni del caso. Ma è importante sottolineare l’ingresso del VDS nel “cielo comune”, con le medesime regole per tutti.

Le altre definizioni introdotte sono quelle del “pilota responsabile” e quella del “fornitore di servizi di traffico aereo competente”.

AECI ora ha, per legge, la possibilità di sospendere gli attestati



L'articolo 3, nella prima parte, ricalca quello che era il primo articolo del DPR404, attribuendo al pilota responsabile l'onere di assumere "tutte le misure idonee affinché il volo non pregiudichi la propria incolumità e quella dei terzi." Proseguendone la lettura, al suo comma 4 troviamo una importante novità, cioè l'attribuzione ad AeCI della facoltà di sospensione dell'attestato qualora il pilota responsabile adotti una "condotta di volo che metta a repentaglio la sua e l'altrui incolumità".

Va ricordato che, in tema di sospensioni degli attestati ai piloti, già da parecchi mesi l' AeCI è operativa con un proprio regolamento ed una apposita commissione, con cui qualche pilota indisciplinato ha già dovuto fare i conti.

L' articolo 4 è relativo ai **sistemi di sicurezza** necessari su ogni apparecchio, e qui le novità sono molteplici, e vanno assolutamente chiarite: prima di tutto, per gli apparecchi a cabina chiusa, sparisce l'obbligo del casco. Va detto che era un obbligo al quale, oramai, solo pochi temerari si attenevano.

L'obbligo permane per tutti gli apparecchi a cabina aperta.

Viene introdotto l'obbligo del salvagente per ciascun occupante nel caso il volo preveda la possibilità di un ammaraggio forzato in caso di avaria.

COSA CAMBIA NELLE DOTAZIONI



niente più
obbligo del casco
in cabina chiusa



salvagente personale
per ogni occupante in
caso di tratte sul mare



PLB o ELT a bordo.
altrimenti, comunicare rotta
e destinazione a terzi

Viene introdotto l'obbligo di comunicare a terzi rotta e destinazione del volo, dati essenziali per poter avviare una eventuale procedura di ricerca e soccorso. In alternativa bisogna dotarsi di un apparecchio localizzatore portatile (PLB) o dotare l'apparecchio di un localizzatore automatico (ELT). **Da questo appare chiaro che al VDS viene riconosciuto il diritto ai servizi di ricerca e soccorso che si basano su questi sistemi.**

Permane, ovviamente, l'obbligo delle cinture di sicurezza e viene aggiunto l'obbligo per "gli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettere b) e c)" di avere un **altimetro**.

Permettetemi una parentesi, perché vorremmo far notare una cosa: si specifica che l'altimetro è obbligatorio sia per gli "apparecchi VDS" che per gli "apparecchi avanzati", a sancire che **la prima definizione non comprende la seconda**, ovvero che quando si parla di "apparecchi VDS di cui all'articolo 2 lettera b)" si intendono i "basici" mentre quando si parla di "articolo 2 lettera c)" si intendono gli "avanzati". Questo concetto, una volta assimilato, permetterà la corretta interpretazione di tutto il resto del DPR.

IL PARACADUTE BALISTICO



obbligatorio solo per gli apparecchi ad ala fissa, basici o avanzati, identificati dopo il 30 giugno 2011, se prodotti industrialmente, e per gli autocostruiti identificati dopo il gennaio 2013.

non è obbligatorio per nessuno degli apparecchi attualmente identificati!

Ed ora ecco la grossa novità di cui tutti parlano: **l'obbligo del paracadute balistico!**

Chiariamo per bene la questione: gli apparecchi che ora non hanno il paracadute non saranno obbligati a montarlo, neppure se diventeranno avanzati.

L'obbligo riguarderà solo gli apparecchi identificati successivamente al 30 giugno 2011 se "prodotti industrialmente anche in kit di montaggio" mentre per gli autocostruiti il termine scade al gennaio 2013. L'obbligo riguarderà sia i basici che gli avanzati.

L'obbligo è per "gli apparecchi VDS ad ala fissa" e, come possiamo desumere dall'attuale regolamento tecnico AeCI e dalla differenziazione degli allegati tecnici, per apparecchi ad ala fissa si intendono Due assi/Tre assi – idrovolante -Anfibio – Motoalante. I pendolari non saranno obbligati a montare il paracadute.

ENAC



può emanare restrizioni al VDS su iniziativa propria o indicazione del Ministero

L'articolo 5 tratta dell'*emanazione di restrizioni, limiti e divieti* ed anche qui le cose sono notevolmente cambiate. Se prima era il Ministro che poteva emanare restrizioni ora è ENAC che su richiesta del Ministero ma anche di propria iniziativa che emana le restrizioni, peraltro sempre di natura temporanea. Il canale attraverso il quale i piloti saranno tenuti aggiornati in merito non sarà più l' AeCI, ma sarà il "Servizio informazioni aeronautiche", al quale, di conseguenza, il VDS intero avrà diritto di accedere per poter essere informati.

L' articolo 6, *uso delle aree per decollo e atterraggio*, ricalca il precedente DPR, risolvendo però i problemi incontrati da anfibi ed idrovolanti in fase di flottaggio, esentandoli dalle limitazioni legate alla potenza della motorizzazione.

AEREI STRANIERI



parificati gli aerei VDS con immatricolazione comunitaria; gli aerei extracomunitari hanno bisogno di permesso temporaneo oppure accordo bilaterale.

L'articolo 7 tratta della *registrazione ed identificazione* degli apparecchi VDS muniti di motore. I cambiamenti degni di nota sono relativi all'ammissione al volo per tutti gli apparecchi VDS a motore immatricolati in Italia o in altro paese comunitario, mentre **per paesi terzi sarà necessaria una specifica autorizzazione dell' AeCI che avrà una durata limitata**, a meno che non vengano stipulati diversi accordi tra AeCI e l'ente omologo dello stato di appartenenza. E' presumibile che questa soluzione sarà adottata per gli apparecchi immatricolati a San Marino.

Viene anche definita la possibilità per le [aziende](#) costruttrici di avere un "certificato di identificazione per apparecchio in prova" da utilizzarsi sia per prototipi sia per il collaudo degli apparecchi in produzione.

Eccoci giunti **all'articolo 8**, che istituisce la qualifica di **apparecchio avanzato**, l'innovazione più importante e radicale.

Attualmente è ancora difficile dare risposte chiare a tutte le domande che girano intorno all'argomento, soprattutto perché di apparecchi avanzati ancora non ce ne sono.

Cominciamo col dire *cos'è un avanzato*, cioè un apparecchio VDS a tre assi, un autogiro, un elicottero o anche un pendolare il cui proprietario (oltre l'immatricolazione come apparecchio VDS) abbia chiesto ed ottenuto la qualifica di avanzato. **L'attribuzione della qualifica non è quindi automatica.**

Per poter essere qualificato come avanzato un apparecchio deve rispondere a tutta una serie di caratteristiche specificate negli allegati tecnici, ed essere equipaggiato con **radio, transponder ed ELT automatico.**

La domanda che più spesso si sente è: "*il mio apparecchio potrà avanzare?*" la risposta la potrete ricevere solo dal costruttore, perché la **dichiarazione di rispondenza ai requisiti è data dal costruttore**, che può eventualmente richiedere al proprietario di eseguire le modifiche e aggiornamenti che si rendessero necessari per avanzare. Ovviamente chi non desidera avanzare il proprio apparecchio non ha alcun obbligo. Va detto che, anche installando radio, transponder ed ELT su un apparecchio per il quale il costruttore non rilascia la dichiarazione di rispondenza, non sarà possibile avanzarlo. **Soltanto nel caso di apparecchi il cui costruttore ha cessato l'attività sarà possibile al proprietario procedere direttamente alla dichiarazione di rispondenza**, che sarà comunque sottoscritta da un ingegnere aeronautico. Una volta ottenuta la qualifica di avanzato il mezzo dovrà rispettare il **programma di manutenzione** previsto dai manuali depositati e tutti gli interventi andranno **annotati su un apposito libretto rilasciato da AeCI**. Eventuali modifiche successive non dovranno compromettere la compatibilità dell'apparecchio con i requisiti tecnici dell'avanzato.

APPARECCHIO AVANZATO

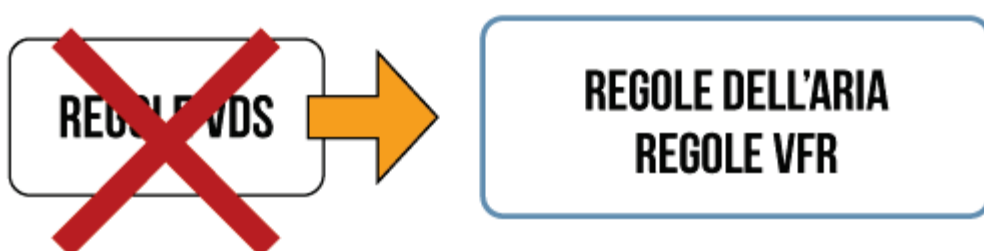


Cerchiamo ora di esaminare con chiarezza e semplicità le restanti novità del DPR 133, toccando un punto fondamentale. Anzi, due: ulteriori dettagli sugli “apparecchi avanzati” e il concetto di “pilota avanzato”.

Nome di circolazione e servizi: il vero confine tra basico e avanzato

Ora che abbiamo un’idea più precisa di cosa sia un apparecchio avanzato e di quali siano le differenze, anche di gestione, rispetto a un basico, dobbiamo addentrarci nella parte del DPR che pone un confine ancora più netto fra le due nuove categorie. Ci riferiamo naturalmente alle norme di circolazione, che si uniscono alla definizione di “pilota avanzato”.

Nella parte del nuovo DPR che tratta le **norme di circolazione**, salta all’occhio come siano scomparse tutte quelle norme che parlavano di visibilità orizzontale, precedenza e sorpassi. Questo perché, lo ricordiamo, **dall’entrata in vigore del nuovo DPR tutti gli apparecchi VDS, basici, avanzati e volo libero, saranno soggetti alle regole dell’aria e alle regole del volo a vista diurno.**

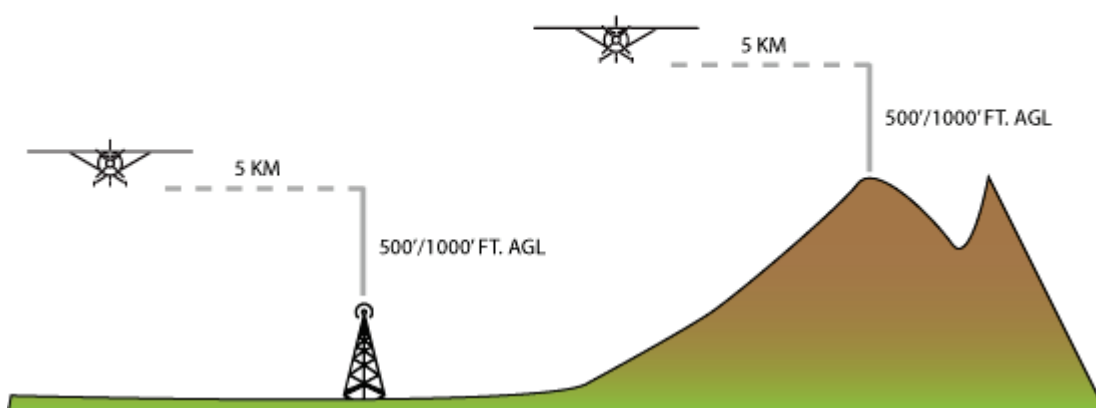


Vi sono però **limitazioni** che si applicano a tutti gli apparecchi ed alcune che si applicano agli “*apparecchi di cui all’articolo 2, lettera b)*” ecco perché, all’inizio, ci raccomandavamo di ricordare le definizioni e la combinazione di articolo e lettera.

In conseguenza di ciò avremo che **tutti gli apparecchi**, siano essi basici, avanzati od apparecchi per il volo libero, dovranno volare **al di fuori degli spazi aerei controllati, ad una distanza di almeno 5 chilometri dagli aeroporti e mantenendo il contatto visivo col suolo (o con l’acqua).** Per i **basici**, però, è ancora previsto che non possano sorvolare agglomerati di case, assembramenti di persone, eccetera e, soprattutto, **permane il limite di altezza di 500 piedi nei giorni feriali e 1000 nei giorni festivi**, con la particolarità che questo limite andrà calcolato rispetto **all’ostacolo più alto nel giro di 5 chilometri.** Queste ultime limitazioni, come abbiamo detto, riguardano esclusivamente gli “*apparecchi di cui all’articolo 2, lettera b)*”, quindi **non si applicano agli apparecchi avanzati e agli apparecchi per il volo libero.**

BASICI

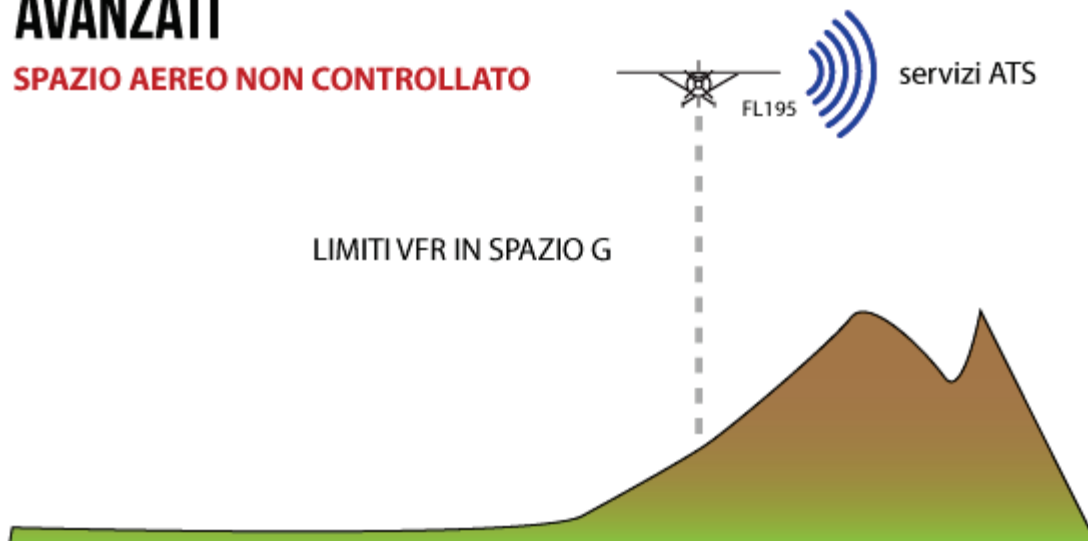
SPAZIO AEREO NON CONTROLLATO



In pratica, un **apparecchio avanzato** non sarà più soggetto al limite dei 500/1000ft ma potrà volare anche a **quote superiori, se la suddivisione degli spazi aerei lo consente**, ossia in spazi aerei non controllati e nel rispetto di zone P e R (proibite e regolamentate, cfr. AIP ENR 5.1 e sgg.). Inoltre gli apparecchi avanzati fruiscono dei **servizi del traffico aereo** come gli aeromobili AG.

AVANZATI

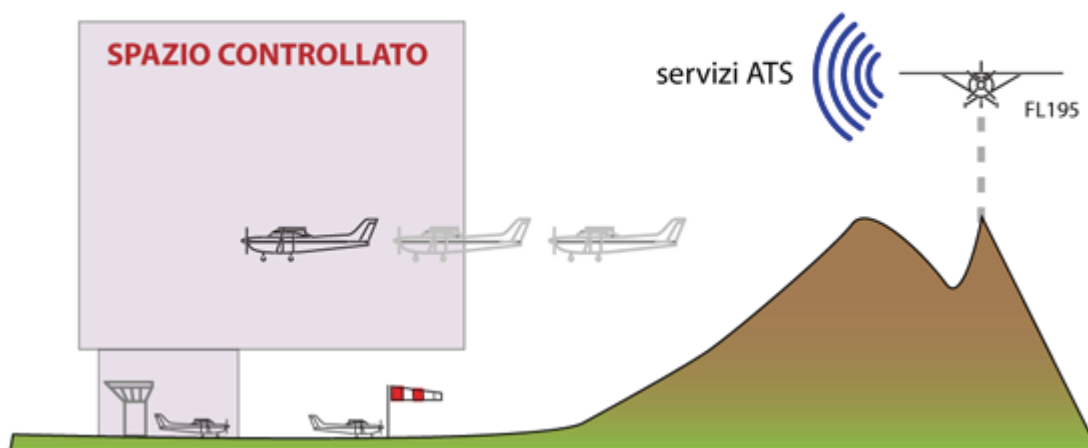
SPAZIO AEREO NON CONTROLLATO



Se poi ai comandi di un **apparecchio avanzato** c'è un **pilota con attestato avanzato**, gli è consentito operare su tutti gli aeroporti non aperti al traffico commerciale, a quelli aperti al traffico commerciale che ENAC riterrà opportuno aprire, ed è consentito anche il volo negli spazi aerei controllati ove è permesso il volo **VFR**.

In pratica, all'apparecchio avanzato viene riconosciuta la capacità di operare in **spazi aerei non controllati** senza limitazioni, mentre al binomio apparecchio avanzato e pilota avanzato viene consentita un'operatività molto simile all'AG (ricordandoci sempre che ENAC può, in qualsiasi momento, "regolamentare" in senso restrittivo questa operatività).

APPARECCHIO AVANZATO + PILOTA AVANZATO



Vengono inoltre **disciplinate le norme di precedenza per gli apparecchi per il volo libero**, permessa e regolamentata l'attività di **traino** di apparecchi per il volo libero e alianti VDS, e disciplinata, mediante apposita abilitazione, l'attività **VDS in formazione**. Su quest'ultima affermazione è bene ricordare che il direttore generale dell' AeCI ha ribadito che per volo in formazione non è da intendersi il volo acrobatico in formazione ma bisogna rifarsi alla definizione del volo in formazione che si trova nelle regole dell'aria.

Abilitazioni, piloti avanzati e istruttori

Abbiamo parlato di accesso ai servizi del traffico aereo, attestato avanzato, traino e volo in formazione.

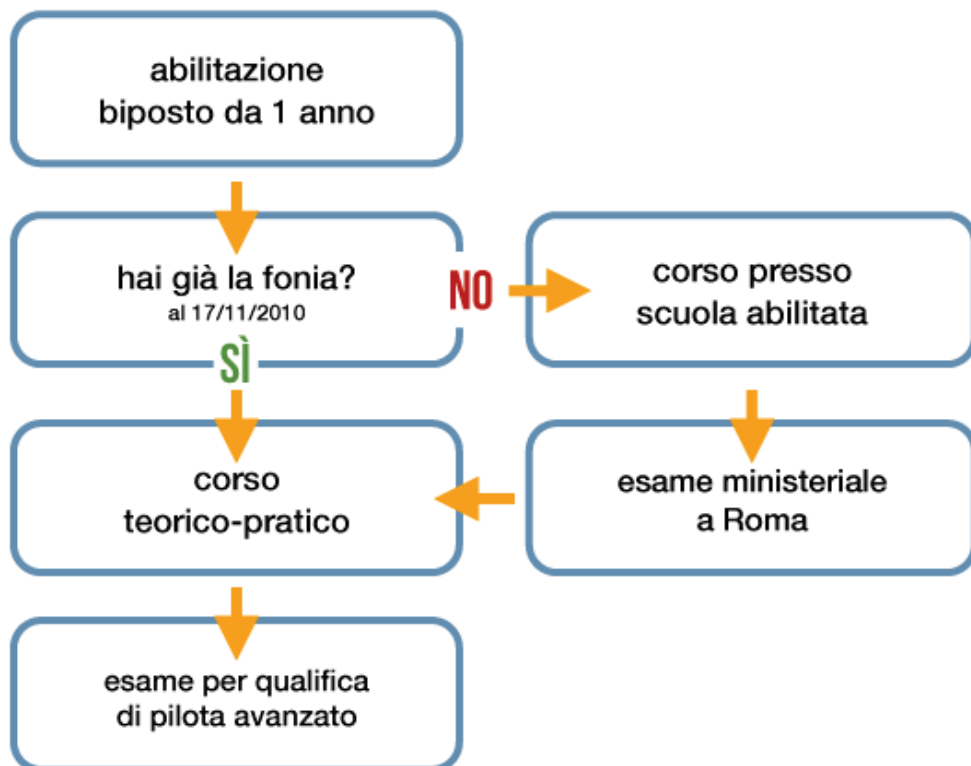
Per accedere a questi nuovi ambiti operativi il pilota VDS dovrà sottoporsi ad un iter formativo per integrare l'attestato *semplice* con il quale abbiamo volato finora. Va detto subito che, malgrado le novità riguardino anche i basics, non sarà obbligatorio (anche se auspicabile) frequentare alcun corso di aggiornamento.

L'attestato VDS e l'eventuale abilitazione al biposto infatti mantengono integra la loro validità, anche se sono stati meglio definiti, ma anche inaspriti, i **requisiti medici** da soddisfare per ottenere l'idoneità psico-fisica. Questo ha richiesto l'introduzione di uno specifico allegato tecnico riportante gli esami clinici necessari e specificante le patologie ritenute incompatibili con l'attività VDS.

Come dicevamo, all'attestato VDS e all'abilitazione al biposto, si aggiungono ora altre abilitazioni necessarie per accedere alle novità previste dal DPR.

Chi vorrà pilotare un avanzato accedendo agli spazi aerei controllati e agli aeroporti (anche quelli ubicati al di fuori dai CTR) dovrà per prima cosa frequentare un corso di fonìa e superare l'esame presso il Ministero dello Sviluppo Economico per ottenere il **certificato di radiotelefonìa** (titolo necessario per operare la radio aeronautica), poi frequentare un corso teorico-pratico e superare il relativo **esame per ottenere la qualifica di pilota avanzato**. Corsi ed esami specifici si renderanno necessari anche per poter svolgere attività di volo in formazione e utilizzare apparecchi VDS per il traino di apparecchi per il volo libero e alianti VDS. Ovviamente anche gli **istruttori** dovranno conseguire le necessarie abilitazioni per poter istituire questi nuovi corsi. Nel frattempo, non essendo ancora istituiti i corsi per istruttori, per essere istruttori "avanzati" occorrerà avere una qualsiasi licenza aeronautica (da PPL in poi) ed essere istruttori VDS da almeno 5 anni. Tuttavia questa norma, ci è stato detto a [Piacenza](#), sarà oggetto di revisione per permettere ai titolari (ad esempio istruttori AG), anche se non in possesso dell'attestato di istruttore da 5 anni, di esercitare ugualmente.

PILOTA AVANZATO



L'ultima parte del DPR 133 tratta dell'**assicurazione**, definendone meglio i requisiti.

Infine troviamo le disposizioni transitorie e finali, concernenti tempi e modalità di entrata in vigore dei nuovi articoli.

Bibliografia

- **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. (10G0149) (GU n. 193 del 19-8-2010 – Suppl. Ordinario n.197)
<http://www.gazzettaufficiale.it/guridb/dispatcher?service=1&datagu=2010-08-19&task=dettaglio&numgu=193&redaz=010G0149&tmstp=1282292060568>
- **Regolamento “Regole dell’Aria”** Edizione 2 – Emendamento 1 del 30 luglio 2009
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N1311144678/Reg-Regole_Aria_Edizione2_Emdt.1.pdf
- **AIP Italia**, ENR 1.2, Regole del Volo a Vista
<http://www.enav.it/enavWebPortalStatic/AIP/enr/enr1/ENR1-2.pdf> (occorre registrarsi)