



TO/FdM/6820

Roma, 11 Aprile 2008

Al Ministero dei Trasporti
Direzione Generale per la Navigazione Aerea
Divisione 2
V.le dell'Arte, 16
00144 ROMA

e, p.c.: Al Vice Direttore ENAC,
Ing. Sciacchitano,
Viale del Castro Pretorio, 118
00185 Roma

All'ENAC
Dir. Centr. Reg. Aeroporti
Via di Villa Ricotti, 42
00161 ROMA

All'ENAV
Via Salaria, 716
00138 Roma

Allo Stato Maggiore Aeronautica
Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia
Via di Centocelle, 301
00175 ROMA

Al Capo di Gabinetto del Ministero dei Trasporti
Pres. Achille Toro
Piazza della Croce Rossa, 1
001161 ROMA

Al Cons. per i Rapporti Industriali
c/o il Ministero dei Trasporti
Dott. Fulvio Landi
P.zza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA

Oggetto: Revisione del D.P.R. 5 agosto 1988, n° 404 concernente la disciplina del Volo da diporto o sportivo (VDS).

1. Si fa seguito alle azioni concordate nel corso della riunione tenutasi presso codesto ministero in data 18/1/2008, relativa alla revisione del DPR in oggetto; lo scrivente Aero Club d'Italia, in coordinamento con gli utenti VDS, con i maggiori rappresentanti delle ditte costruttrici degli apparecchi VDS, con rappresentanti del mondo accademico, ha provveduto a rivedere il testo della proposta già formulata in data 31 luglio 2007, denominata versione 2.8. L'attuale testo che si allega per via e-mail, tiene conto delle osservazioni formulate da ENAC con il foglio prot. 73528 DIRGEN/DG del 23/11/2007, acquisito nel corso di detta riunione, e sulla base delle osservazioni maturate nel corso della stessa.

2. La nuova formulazione è sostanzialmente modificata per alcuni aspetti salienti. In particolare:
 - a. viene recepito il concetto che nella totalità dello spazio aereo deve sussistere un unico riferimento per le regole di comportamento, e questo necessariamente deve corrispondere alle “regole dell’aria” ed in particolare alle regole del VFR (Visual Flight Rules – regole del volo a vista) per quanto concerne il VDS. Si potrebbe dire: “Stesso cielo – stesse regole”. In tal modo non sarà più necessario segregare l’attività VDS dall’attività dell’Aviazione Generale;
 - b. nell’istituzione della categoria degli apparecchi cosiddetti “avanzati” viene inserito il principio che tali apparecchi debbano avere specifiche caratteristiche strutturali equivalenti o superiori a quelle previste dagli allegati tecnici annessi al regolamento. Tali annessi, inoltre, sono tratti da specifica normativa nazionale, della Gran Bretagna e della Germania, perinente a veri e propri velivoli dell’Aviazione Generale;
 - c. è stata implementata la formazione didattica, recependo i suggerimenti forniti da ENAC;
 - d. anche per la concessione dell’attestato VDS ai possessori di licenze aeronautiche con abilitazioni al pilotaggio di aeroplani, è stata incrementata la sicurezza, portando da cinque a uno gli anni sotto i quali il personale verrebbe esentato dal dover sostenere le prove di esame;
 - e. viene avanzata la disponibilità dell’AeCI a gestire i codici dei trasponder tipo S, per gli apparecchi VDS;
 - f. viene condivisa la necessità che gli apparecchi vengano assicurati con gli stessi criteri adottati dai velivoli dell’AG, come avviene già nella pratica assicurativa attuale;
 - g. inoltre, in particolare per gli apparati radioelettrici a bordo degli apparecchi avanzati è stato utilizzato il criterio della conformità agli standard CE già adottati in sede della recente riforma della nautica da diporto.
3. Al fine di rendere più chiare le modifiche introdotte, con le relative argomentazioni, si allega una scheda che formula commenti e considerazioni sugli elementi rappresentati dall’ENAC con il foglio già citato.
4. In considerazione che:
 - le osservazioni formulate da ENAC sono state recepite ed incorporate,
 - sono state adottate soluzioni tecniche che garantiscono una più che adeguata sicurezza strutturale, accettando anche per gli apparecchi VDS “avanzati” i criteri costruttivi sostanzialmente analoghi a quelli pertinenti i velivoli dell’Aviazione Generale,
 - gli standard di addestramento sono stati elevati sostanzialmente a quelli richiesti per la concessione di licenze aeronautiche,
 - tali soluzioni, che offrono maggiori margini di sicurezza sia costruttivi che di addestramento, non comportano una maggiore onerosità del sistema,

si invia il testo della proposta per le determinazioni di competenza, rappresentando la disponibilità dello scrivente AeCI, anche nell'ambito di una specifica riunione da convocarsi dopo opportuno coordinamento, a fornire i chiarimenti che verranno reputati necessari.

Distinti saluti

IL DIRETTORE GENERALE
(Gen. Fabio DEL MEGLIO)



Allegati:

- A Scheda controdeduzioni AeCI a commenti ENAC;
- B TESTO UNIFICATO DEL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO
Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106 (in versione cartacea solo per Ministero Trasporti), con relativi allegati tecnici.

**SCHEMA CONTRO DEDUZIONI di AeCI AI CONTENUTI DEL FOGLIO ENAC prot. 73528
DIRGEN/DG del 23/11/2007**

Con riferimento alla lettera sopra indicata, di seguito si riportano i commenti dello scrivente AeCI. Tali commenti si riferiscono ai paragrafi riportati in essa.

Para 1

- Si rappresenta che la definizione di aeromobile è quella chiaramente individuata nel codice della navigazione e nelle regole dell'aria con definizione identica a quella adottata nella bozza di riforma. La definizione di apparecchio è, invece, mutuata dalla L. 106/85 che identifica come tali gli aeroplani VDS.
- Il riferimento all'Annesso II, ad avviso dello scrivente appare, invece, appropriato ove si consideri che viene introdotta la libera circolazione per i mezzi VDS comunitari in ordine ai quali, non potendo far riferimento alla compatibilità delle singole normative nazionali con la L. 106, appare utile e produttivo fare, invece, riferimento alla normativa comunitaria che contraddistingue la categoria VDS e che sicuramente è comune a tutti gli stati europei. - Il limite di tolleranza del 5% appare perfettamente compatibile con l'annesso II ben potendo uno stato sovrano considerare ininfluenti sul peso determinate dotazioni di sicurezza. Esempi analoghi sono rinvenibili, da anni, nella normativa ad es. Tedesca, Ceca, Slovena e Francese.

Para 2

- l'attuale versione del DPR individua, nell'apposito allegato tecnico, la conformità allo standard prescelto. Non pare, quindi, necessario sviluppare ulteriormente e/o diversamente le differenze con il VDS tradizionale per il quale di fatto la riforma non introduce novità rispetto alla normativa attuale.

Para 3

- ai fini della autorizzazione a circolare in Italia l'art. 5 individua chiaramente la tipologia dei VDS registrati in Italia richiedendo, altrettanto chiaramente, la loro conformità all'allegato alla L. 106/85. Ai VDS comunitari ed extracomunitari viene richiesta la conformità tecnica alla normativa nazionale e all'Annesso II (art.5 co 1). Ai VDS extracomunitari viene, addirittura, richiesta la dichiarazione di conformità all'Annesso II e alla L. 106/85 per ottenere l'autorizzazione a circolare in Italia.
- Non è quindi possibile che un VDS non italiano circoli in Italia se non conforme alla normativa italiana.

Para 4

Come richiesto l'art. 21 nuovo testo (avanzati) prevede che i codici trasponder in modalità S vengano gestiti da AECE .

Para 5

L'A.M. ha già chiarito che è in essere una revisione delle marche identificative degli aeromobili di A.M. che impedirà ogni possibilità di confusione. Nelle more della completa revisione nulla impedisce all'Ente ATS di chiedere al pilota dell'aeromobile VDS (come già accade per l'A.G.) il tipo di apparecchio destinatario del servizio in modo da distinguerlo da un eventuale aeromobile A.M.

Para 6

la definizione di volo da diporto o sportivo già di per sé esclude l'attività lavorativa remunerata eccezion fatta, ovviamente, per le scuole di volo al pari di quanto avviene per l'attività diportistica nel settore nautico. Peraltro, il divieto di lancio di oggetti e/o liquidi contenuto nell'art.6 è di fatto ulteriormente esaustivo.

Para 7

- Come richiesto gli artt. 3 e 6 co. 2 del nuovo testo limitano ai VDS "semplici" non autorizzati l'attività VDS su aeroporti e CTR ai soli casi autorizzati. Peraltro, anche il testo dell'art. 6 co 4 delimita l'attività degli avanzati sugli aeroporti consentendola:
 - o sugli aeroporti non aperti al traffico commerciale (sui quali non vi è ragione di limitarla);
 - o sugli aeroporti aperti al traffico commerciale indicati da ENAC.
- Come richiesto restano, quindi, valide anche per il VDS le restrizioni di ENAC valide per gli altri voli VFR non commerciali di Aviazione Generale.

Para 8

Posto che le due normative (annesso II e Regolamento ENAC) hanno contenuto equivalente e posto che il regolamento di attuazione del VDS sarà liberamente consultato da cittadini comunitari pare più congruo, per i predetti, riferirsi ad una normativa europea di facile consultazione rispetto ad un regolamento interno di un Ente Ministeriale la cui consultazione costringerebbe gli stranieri ad una inutile opera di traduzione. Inoltre parrebbe singolare che una legge dello Stato quale è la L. 106/85 dovesse richiamare un regolamento Ministeriale anziché una normativa di rango superiore quale è EC Regulation 1592/02.

Para 9

Il divieto di sorvolo oggetto di censura è stato eliminato essendo stato introdotto per tutti gli apparecchi VDS l'obbligo del rispetto delle regole dell'aria. E' stato, quindi, eliminato il censurato doppio set di regole di volo uniformando la condotta di tutti del VDS con gli altri traffici di A.G.

Consegue che gli apparecchi VDS avanzati avranno limiti di movimento stabiliti dalle regole dell'aria perfettamente compatibili, quindi, con gli altri traffici sottoposti alle medesime regole e ai medesimi servizi ATS .

Para 10

Attesa l'applicazione delle regole dell'aria a tutti gli apparecchi VDS, le quote massime in spazi G per gli apparecchi avanzati sono in linea con gli altri traffici mentre alcun cambiamento è stato apportato alle quote massime concesse al VDS non avanzato che, quindi, continuerà a regolarsi secondo le attuali quote (500/1000 ft dal punto più alto) nel raggio di 5 km .

Para 11

Come richiesto gli art. 9,13,16,17 prevedono espressamente che i corsi per l'ottenimento dell'attestato e/o delle ulteriori qualifiche ed abilitazioni siano tenuti esclusivamente dalle scuole riconosciute da AEI sulla base dei programmi approvati dall'AEI (cfr art. 13 co.1). Il limite per i possessori di PPL scaduta è stato, addirittura, ridotto ad un anno rispetto ai 5 richiesti da ENAC .

Para 12

La didattica e le tecniche di insegnamento sono state inserite tra i programmi del corso istruttori (art. 16 co.1).

Para 13

Tutti gli apparecchi VDS (e non solo gli avanzati) in quanto aeromobili dal 2006 sono già ad oggi coperti dall'assicurazione prevista per gli aeromobili di AG e ciò in applicazione del regolamento Comunitario 785/04.

Para 14

Vedasi paragrafo 1

Para 15

Come richiesto è stato previsto uno standard di riferimento per le strutture degli apparecchi avanzati con riferimento alla normativa RAI-VEL.

Ai fini del rilascio della qualifica di apparecchi avanzato detto standard dovrà essere confermato dal costruttore o dal tecnico ai sensi dell'art. 21.

TESTO UNIFICATO DEL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO
Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA.

VISTO l'art. 87 della Costituzione;
VISTO il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;
VISTO l'art. 2 della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto sportivo;
VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, relativo all'uso dello spazio aereo nazionale;
UDITO il parere del Consiglio di Stato;
VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del _____;
Sulla proposta del Ministro dei trasporti:

Emana
il seguente decreto

Definizioni

Il presente regolamento recepisce le definizioni utilizzate nel regolamento ENAC "regole dell'aria" in vigore che devono intendersi integrate con le seguenti ulteriori definizioni riferibili specificatamente al volo da diporto o sportivo.

Apparecchio. Mezzo provvisto di motore costruito per il volo da diporto o sportivo, conforme alla regolamentazione tecnica di cui all'Annesso II del Regolamento Comunitario 08/216 e all'allegato della L.106/85, e successive modificazioni, che non possiede le caratteristiche dell'Apparecchio per il volo libero.

Apparecchio per il volo libero. Deltaplano, parapendio e ogni altro mezzo privo di motore, costruito per il volo da diporto o sportivo, conforme alla regolamentazione tecnica di cui all'Annesso II del Regolamento Comunitario 08/216 e all'allegato della L. 106/85.

Apparecchio VDS. Espressione generica che individua indifferentemente, tutte le tipologie di mezzi costruiti per il volo da diporto o sportivo disciplinati dal presente regolamento.

Pilota Responsabile. (Pilot-in-command) Il pilota che assume il comando ed a cui è affidata

la sicura condotta di un volo; nel caso di attività didattica con allievo a bordo il pilota responsabile è l'istruttore di volo.

VDS. L'attività di volo da diporto o sportivo effettuata con apparecchi VDS.

Capo I Prescrizioni generali

1. Responsabilità per la condotta dei voli .

- 1. Il pilota responsabile dell'apparecchio VDS, oltre che all'osservanza delle norme di legge, di regolamento e delle prescrizioni dell'autorità competente e dell'autorità ATS competente, è tenuto, prima dell'inizio del volo, ed in ogni sua fase, ad accertarsi che esso possa svolgersi in piena sicurezza, tenuto conto delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza dell'apparecchio VDS, del fabbisogno di combustibile, delle proprie condizioni psico-fisiche, del proprio addestramento e di ogni altra circostanza di tempo e di luogo e conseguentemente, a determinare la condotta da tenere affinché il volo non risulti pericoloso per la propria od altrui incolumità. Dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza per la sosta, egli è l'unico responsabile della condotta e comunque, dell'utilizzo dell'apparecchio .
- 2. Limitatamente agli apparecchi per il volo libero, pilotabili con lo spostamento congiunto del peso, il passeggero o l'allievo sono responsabili della propria incolumità qualora non si attengano alle istruzioni impartitegli dal pilota responsabile.

2. Sistemi di sicurezza passiva.

Tutti gli apparecchi VDS dovranno essere colorati con tonalità a forte contrasto con cielo e terra nonché dotati di cinture di sicurezza per il pilota ed il passeggero. Durante il volo con apparecchi VDS a cabina aperta, è altresì obbligatorio, indossare un casco protettivo di tipo rigido adeguato all'attività.

3. Uso delle aree per decollo e atterraggio.

- 1. Il decollo e l'atterraggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, ivi comprese le aviosuperfici le idrosuperfici e le elisuperfici, avuto, ove occorra, il consenso di chi può disporre dell'area o dell'esercente dell'aviosuperficie, dell'idrosuperficie o dell'elisuperficie e fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle autorità competenti civili e militari.
- 2. Salvo quanto previsto dall'articolo 5 n° 4), atterraggi, decolli ed operazioni su od in prossimità di aeroporti civili possono essere effettuate solo mediante specifica autorizzazione dell'ENAC, rilasciata a seguito di coordinamento con l'Ente dei servizi di traffico aereo (ATS) avente competenza sullo spazio aereo interessato. Dette attività su aeroporti militari, sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della Difesa, secondo le procedure i cui dettagli sono resi noti mediante le Pubblicazioni di Informazioni Aeronautiche in vigore.
- 3. Gli apparecchi muniti di motore idrovolanti o anfibi possono utilizzare per ammaraggi e decolli qualsiasi superficie idonea, nonché le idrosuperfici certificate da ENAC e le idrosuperfici occasionali come previsto dalla normativa in vigore. In fase di flottaggio, per le operazioni di attracco e ormeggio, sono assoggettati alle stesse regole di navigazione in vigore per i natanti da diporto.

4. Identificazione e registrazione degli apparecchi muniti di motore.

- 1. Per essere ammessi alla circolazione gli apparecchi devono risultare conformi alla regolamentazione tecnica di cui all'Annesso II del Regolamento Comunitario 08/216, e successive modificazioni, iscritti nei registri degli Stati di appartenenza e possedere le caratteristiche stabilite dalle disposizioni di cui all'allegato della L. 106/85, e successive modificazioni.

- 2. Gli apparecchi iscritti nei registri dei Paesi non facenti parte della Comunità Europea, oltre a quanto previsto nel comma 1, devono essere preventivamente autorizzati alla circolazione dall'Aero Club d'Italia (AeCI).

- 3. Il richiedente l'autorizzazione di cui al comma 2 deve attestare, con propria dichiarazione autenticata nelle forme di legge, che l'apparecchio è conforme ai requisiti di cui al comma 1. L'autorizzazione viene concessa per mesi tre e nell'arco di dodici mesi dalla concessione, è rinnovabile solo per ulteriori mesi tre; restano salvi eventuali accordi intercorsi tra l'Aero Club d'Italia e lo Stato di appartenenza dell'apparecchio.

- 4. Gli apparecchi identificati in Italia devono essere iscritti in un apposito registro tenuto dall'Aero Club d'Italia.

Nel registro sono annotati in ordine cronologico anche gli atti di cessione dell'apparecchio.

- 5. L'identificazione degli apparecchi di cui al comma 4, avviene a seguito di presentazione da parte del proprietario, della domanda in carta semplice corredata dai seguenti documenti:

a) fotografia dell'apparecchio visto di lato, fotografia con vista frontale, entrambe a colori ed idonee ad identificare il modello dell'apparecchio, indipendentemente dalla sua colorazione, che potrà essere successivamente modificata;

b) dichiarazione del proprietario autenticata nelle forme di legge, o autocertificata che attesti la conformità dell'apparecchio alle caratteristiche prescritte dall'Annesso II del Regolamento Comunitario 08/216 nonché dall'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, come successivamente eventualmente modificati. La dichiarazione dovrà contenere anche le seguenti indicazioni: struttura dell'apparecchio (monoposto o biposto), nome del costruttore, modello e potenza del motore, peso massimo al decollo, dimensioni (lunghezza, larghezza e altezza) espresse in centimetri, ubicazione del posto di principale di pilotaggio, tipologia dei comandi (tre assi, due assi, pendolare, elicottero, autogiro), nome del costruttore e modello dell'apparecchio, nonché eventuale numero seriale ove trattasi di prodotto industriale.

E' fatto obbligo al proprietario dell'apparecchio già identificato di comunicare all'Aero Club d'Italia, entro mesi tre dall'entrata in vigore del presente regolamento, l'ubicazione del posto principale di pilotaggio.

Qualora egli non provveda si considera principale il posto di pilotaggio di sinistra nel caso di apparecchi con posti affiancati e quello anteriore nel caso di apparecchi con posti in tandem .

- 6. L'Aero Club d'Italia, verificata la regolarità della prescritta documentazione, rilascia un certificato di identificazione e una targa metallica di identificazione e può accertare in qualsiasi momento, la conformità tra la dichiarazione del proprietario dell'apparecchio e le caratteristiche oggettive dello stesso anche avvalendosi delle strutture di altri Enti Pubblici.

- 7. La targa metallica, delle dimensioni di cm 10 x cm 5, sulla quale figura la lettera I seguita da quattro caratteri alfa-numeric, deve essere apposta in modo stabile sull'apparecchio. Le singole lettere e cifre che figurano sulla targa devono essere riprodotte, ciascuna, in colore scuro su fondo bianco o viceversa nelle dimensioni minime di cm 30 x cm 15 sulla parte inferiore dell'ala, oppure sulla fusoliera nel caso di apparecchi ad ala rotante. Al fine di consentire lo sviluppo di nuovi modelli nonché di effettuare i necessari voli di collaudo sugli apparecchi in produzione, le aziende costruttrici possono richiedere certificati di identificazione definiti "certificati di identificazione per apparecchio in prova".

Detti certificati sono contrassegnati con la lettera I seguita dalla lettera X e tre numeri, devono essere abbinati agli apparecchi non ancora iscritti nel registro di cui al punto 4, ogni qual volta vengano utilizzati per i voli di collaudo; il rilascio è subordinato alla dichiarazione che i certificati di identificazione richiesti sono utilizzati esclusivamente per i voli di collaudo di apparecchi con caratteristiche tecniche conformi a quanto previsto nel paragrafo 1, nonché alla comunicazione da parte dell'azienda, dei nominativi dei piloti collaudatori. L'elenco dei piloti collaudatori deve essere costantemente aggiornato a cura dell'azienda richiedente.

- 8. Il certificato di identificazione ed il certificato di identificazione per apparecchio in prova devono essere tenuti a bordo.

- 9. In caso di passaggio di proprietà dell'apparecchio, è fatto obbligo all'acquirente di darne avviso entro 15 giorni, all'Aero Club d'Italia; qualora l'acquirente non provveda l'Aero Club d'Italia, su segnalazione del venditore, procede al ritiro del certificato di identificazione.

In caso di distruzione dell'apparecchio compete al proprietario l'obbligo di darne notizia, entro 15 giorni, all'Aero Club d'Italia; qualora egli non provveda l'Aero Club d'Italia, verificata la circostanza, provvede d'ufficio al ritiro del certificato di identificazione, ponendo le relative spese a carico del proprietario.

- 10. Il proprietario dell'apparecchio ha l'obbligo di denunciare all'Aero Club d'Italia, con le stesse modalità previste per la iscrizione, ed entro 15 giorni, le eventuali modifiche alla struttura o agli altri dati indicati nella dichiarazione di cui al comma 5, lettera b.

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

Capo II - Norme di circolazione e di sicurezza

5. Conduzione dei voli.

- 1. L'attività di volo da diporto o sportivo con apparecchi VDS, è svolta in ottemperanza alle regole dell'aria e del volo VFR, in ogni caso fuori dalle nubi ed in condizioni meteorologiche e di visibilità tali da consentire il continuo riferimento visivo con il suolo e/o con l'acqua, gli ostacoli e la eventuale presenza di ogni altro tipo di traffico.

L'Autorità ATS competente è tenuta a fornire i propri servizi agli apparecchi VDS .

- 2. Salvo diversa autorizzazione dell'Autorità Competente, sentito l'Ente dei servizi di traffico aereo (ATS) avente competenza sullo spazio aereo interessato, nonché quanto previsto al successivo comma 4, l'attività VDS è svolta fuori dagli spazi aerei controllati e dalle zone di traffico aeroportuale (ATZ), tenendosi a distanza di sicurezza dagli ostacoli e in ogni caso, non inferiore a 5 km dagli aeroporti non ubicati entro ATZ (Aerodrome Traffic Zone).

- 3. Salvo diversa autorizzazione dell'Autorità Competente, sentita l'autorità ATS competente, l'attività VDS con apparecchi non qualificati avanzati ai sensi del successivo art. 20 è consentita fino ad un'altezza massima di 500 piedi dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5 chilometri. Il predetto limite di 500 piedi è elevato a 1000 piedi nei giorni di sabato e domenica e nelle altre festività nazionali. Limitatamente alle scuole di volo riconosciute dall'Aero Club d'Italia, il limite di 500 piedi è elevato a 1000 piedi nel raggio di 3 chilometri dall'ubicazione della pista ove la scuola ha l'autorizzazione per svolgere la propria attività; l'Ente ATS territorialmente competente può autorizzare, per esigenze didattiche, ed in assenza di altri traffici, quote più elevate. Sono, comunque, fatti salvi i diversi limiti imposti dall'Autorità Competente alle scuole di volo ubicate nelle zone di spazio aereo controllate.

- 4. La titolarità della qualifica di pilota VDS avanzato, di cui al successivo art. 8 n° 8 o il possesso dell'attestato di istruttore VDS avanzato di cui al successivo art.15, autorizzano il pilota responsabile, ai comandi di un apparecchio qualificato avanzato ai sensi del successivo art. 20, ad operare su aeroporti non aperti al traffico commerciale, su quelli aperti al traffico commerciale indicati da ENAC, nonché in tutti gli spazi aerei delle FIR italiane.

6. Voli in formazione, traino e precedenze per il volo libero .

- 1. Il volo in formazione è consentito ai piloti che siano in possesso dell'abilitazione prevista dall'art.8 comma 10 .

- 2. Qualora il pilota abbia conseguito l'abilitazione di cui all'art.8, comma 10, può svolgere l'attività di traino aereo, limitatamente al traino di apparecchi da volo libero, ed alianti. L'attività di traino è consentita con i soli apparecchi prodotti in serie e/o da kit di montaggio dichiarati idonei al traino dal costruttore; in ogni caso l'apparecchio deve risultare predisposto al traino, in conformità alle prescrizioni riportate nel manuale di volo.

- 3. Gli apparecchi per il volo libero che conducono il volo in condizioni di ascendenza termica, con rotta ascendente a spirale, hanno in ogni caso precedenza, rispetto agli altri apparecchi per il volo libero in volo. Il senso di rotazione, destro o sinistro, nella conduzione del volo a spirale all'interno dell'ascendenza termica, è determinato dal primo apparecchio per il volo libero che occupa la medesima ascendenza termica. Gli apparecchi per il volo libero che occupano successivamente la stessa ascendenza termica, a qualsiasi quota essi siano, devono adeguare il senso di rotazione a quello dell'apparecchio per il volo libero già presente. Il pilota responsabile che conduce il volo a spirale all'interno della termica, deve dare la precedenza all'apparecchio per il volo libero sottostante che procede con un tasso di salita maggiore nella stessa termica.

7. Emanazione di restrizioni e divieti.

- 1. I provvedimenti di cui all'art. 2, terzo comma, della legge 25 marzo 1985, n. 106, devono indicare la durata del divieto o delle limitazioni all'attività ed i limiti laterali e verticali delle aree interessate.
- 2. I predetti provvedimenti devono essere adeguatamente e tempestivamente resi di pubblica conoscenza a cura del Servizio Informazioni Aeronautiche dello Stato con i mezzi e gli strumenti più idonei tra quelli previsti.

Capo III - Accertamento di idoneità per l'attività di volo da diporto o sportivo

8. Attestato di idoneità.

- 1. l'attestato di idoneità rilasciato dall'Aero Club d'Italia consente di svolgere l'attività di volo da diporto o sportivo con gli apparecchi VDS conformi alla regolamentazione tecnica di cui all'Annesso II del Regolamento Comunitario 08/216 che abbiano le caratteristiche tecniche di cui all'allegato della L. 106/85 e successive modificazioni.
- 2. L'attestato di cui al comma 1 si consegue, superando le prove di esame istituite con riferimento ai relativi corsi indetti dall'Aero Club d'Italia, con le modalità dallo stesso stabilite. I possessori di licenze aeronautiche con abilitazioni al pilotaggio di velivoli in corso di validità, ovvero scadute da non oltre 1 anno, sono esentati dalle prove di esame di cui al precedente capoverso.
- 3. Possono aspirare al rilascio dell'attestato di cui al primo comma i cittadini comunitari ed i cittadini extracomunitari purché residenti in Italia ed in regola agli effetti del soggiorno.
- 4. Per ottenere il rilascio dell'attestato il richiedente deve presentare il certificato di idoneità psico-fisica previsto dagli articoli seguenti, nonché il nulla osta rilasciato dal Questore della provincia di residenza che valuterà l'inesistenza di controindicazioni agli effetti della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, nonché della sicurezza dello Stato.
- 5. Il certificato d'idoneità fisica, ha valore per due anni; alla scadenza l'interessato deve inviare all'Aero Club d'Italia una nuova certificazione d'idoneità. L'Aero Club d'Italia, previa verifica della conformità della certificazione ai requisiti di cui all'art. 10, comunica l'avvenuta registrazione che viene riportata sull'attestato.
- 6. Per i piloti che esercitano l'attività di istruttore, o di istruttore VDS avanzato, il certificato d'idoneità psico-fisica ha valore di due anni ridotto ad un anno dal compimento del quarantesimo anno di età.
- 7. Ai cittadini di uno Stato facente parte della Comunità Europea è consentito praticare l'attività di volo da diporto o sportivo se in possesso di un attestato abilitante all'attività di volo da diporto o sportivo rilasciato dallo stato di appartenenza. Ai cittadini di uno Stato non facente parte della Comunità Europea è consentito praticare l'attività di volo da diporto o sportivo se in possesso di un attestato abilitante all'attività di volo da diporto o sportivo rilasciato dallo Stato di appartenenza in corso di validità, purché riconosciuto dall'Aero Club d'Italia. In ogni caso è tuttavia consentito partecipare alle gare ed alle manifestazioni

organizzate dalla Federazione Aeronautica Internazionale (FAI), nonché alle relative attività preparatorie definite dalla FAI se in possesso della sola licenza sportiva FAI in corso di validità rilasciata dalla FAI per il tramite dell'Aeroclub nazionale di appartenenza, nonché di un attestato abilitante all'attività di volo da diporto o sportivo rilasciato dallo stato di appartenenza.

- 8. L'Aero Club d'Italia rilascia a richiesta, la qualifica di "pilota VDS avanzato". Il rilascio della qualifica di pilota VDS avanzato è subordinato al possesso dei seguenti requisiti:

a) possesso di attestato di volo da diporto o sportivo con apparecchi provvisti di motore, abilitazione al trasporto del passeggero conseguita da almeno un anno e certificato di idoneità fisica in corso di validità;

b) titolarità di certificato di radiotelegrafia aeronautica;

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

Sono abilitate al rilascio delle qualifiche di pilota avanzato le scuole i cui istruttori abbiano la qualifica di istruttore VDS avanzato.

E' esentato dalle prescrizioni dei punti da a) a c) il titolare dell'attestato di idoneità di cui all'art.8 comma 1 che abbia già conseguito licenze aeronautiche con abilitazione al pilotaggio di velivoli o alianti o elicotteri in corso di validità, ovvero scadute da non oltre 1 anno.

- 9 la qualifica di pilota VDS avanzato ha validità biennale decorrente dalla data del rilascio; la validità è periodicamente rinnovata, con l'ottenimento di nulla osta rilasciato da una scuola abilitata. Ogni rinnovo deve essere comunicato a cura della scuola all'AECI per le dovute registrazioni. Le modalità di rilascio del nulla osta sono indicate dall'Aero Club d'Italia.

- 10. L'abilitazione al volo in formazione è rilasciata dall'Aero Club d'Italia al possessore di attestato avanzato di cui ai commi 8 e 9 che abbia superato apposito esame.

L'abilitazione al traino è rilasciata dall'Aero Club d'Italia al possessore dell'attestato di cui all'art. 8 comma 1 che abbia conseguito l'abilitazione al trasporto del passeggero da almeno tre anni.

Sono abilitate allo svolgimento dei corsi finalizzati al rilascio delle abilitazioni al traino e al volo in formazione, le scuole i cui istruttori siano in possesso delle relative abilitazioni.

E' esentato dal superamento dell'esame per ottenere l'abilitazione al traino, il titolare di licenza aeronautica con abilitazione al traino in corso di validità che inoltri ad AECI domanda di rilascio corredata di copia della documentazione attestante la specifica abilitazione.

9. Visita medica.

- 1. Le visite mediche per la certificazione dell'idoneità al volo da diporto o sportivo debbono essere effettuate prima dell'inizio dell'attività preparatoria.

- 2. Coloro i quali abbiano già conseguito licenze aeronautiche per l'esercizio dell'attività turistica o professionale, ed abbiano già superato la prescritta visita medica, sono esonerati dagli obblighi previsti dal comma primo del presente articolo. Si applicano, in ogni caso, le disposizioni di cui all'art.8 comma 5.

10. Soggetti preposti alla certificazione dell'idoneità psico-fisica.

L'idoneità psico-fisica necessaria per svolgere attività di volo da diporto o sportivo può essere certificata da un istituto medico legale dell'Aeronautica Militare, da una unità sanitaria locale, da un medico militare dell'A.M., da un medico specializzato in medicina dello sport, ovvero in medicina aeronautica e spaziale.

11. Requisiti psico- fisici, minimi richiesti.

I requisiti psico-fisici minimi richiesti per il rilascio del certificato di idoneità, di cui all'art. 10, sono i seguenti:

- a) visus non inferiore a 5/10 per ciascun occhio raggiungibili anche con l'uso di lenti correttive. Verificandosi quest'ultima ipotesi, il certificato dovrà farne menzione e l'uso delle lenti durante il volo si intenderà obbligatorio;
- b) campo visivo e senso stereoscopico normali;
- c) capacità di percepire i colori di trasparenza;
- d) capacità di percepire la voce ordinaria di conversazione, da ciascun orecchio ad una distanza non inferiore a due metri, volgendo le spalle all'esaminatore;
- e) funzione vestibolare normale;
- f) assenza di anomalie psico-fisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di volo da diporto o sportivo.

Capo IV - Attività preparatoria e didattica

12. Attività preparatoria e conseguimento di attestati di idoneità.

- 1. L'attività teorico-pratica per la preparazione allo svolgimento dell'attività di volo da diporto o sportivo per il rilascio del relativo attestato di idoneità nonché delle qualifiche e delle abilitazioni previste dal presente regolamento, è condotta dalle scuole di volo riconosciute dall'Aero Club d'Italia in attuazione dei corsi istituiti, secondo le modalità ed i criteri da quest'ultimo stabiliti, presso gli Aero Club federati, nonché fra gli Enti aggregati all'Aero Club d'Italia.

- 2. È condizione per la legittimità dell'esercizio dei corsi preparatori la copertura assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami, con un massimale non inferiore a euro 500.000 per persone, animali o cose, ferme restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi.

13. Ammissione ai corsi.

Per essere ammessi ai corsi per il conseguimento dell'attestato di idoneità a svolgere attività di volo da diporto o sportivo i candidati devono:

- a) aver compiuto 18 anni, oppure averne compiuti 16 ed avere l'assenso, nelle forme di legge, di chi esercita nei loro confronti la potestà genitoriale;
- b) essere in possesso della prescritta idoneità psicofisica;
- c) aver presentato domanda per il rilascio del nulla osta di cui all'art.8 comma 4.

14. Programmi dei corsi.

- 1. I programmi didattici dei corsi previsti dall'art. 12 sono costituiti da lezioni teoriche e da esercitazioni pratiche.

- 2. I programmi delle lezioni e delle esercitazioni, da stabilirsi a cura dell'Aero Club d'Italia, devono comprendere nozioni di base delle seguenti materie:

- a) aerodinamica;
- b) meteorologia;
- c) tecnologia e prestazioni degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo;
- d) tecnica di pilotaggio;
- e) operazioni ed atterraggi di emergenza;
- f) norme di circolazione e cenni di fonia aeronautica;
- g) navigazione aerea;
- h) principi di legislazione aeronautica;
- i) sicurezza del volo.

15. Attestato di istruttore VDS e di istruttore VDS avanzato

- 1. L'attestato di idoneità a svolgere attività di istruttore VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia a seguito del superamento di un apposito corso, istituito dallo stesso Aero Club d'Italia con le modalità e i criteri da quest'ultimo stabiliti, nel cui programma teorico siano comprese anche lezioni di didattica e tecnica di insegnamento.

- 2. Per accedere al corso di cui al comma 1 i candidati devono essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) età non inferiore ai 21 anni;
- b) diploma di scuola media superiore;
- c) possesso di attestato di volo da diporto o sportivo da almeno tre anni e abilitazione al trasporto del passeggero conseguita da almeno un anno.

- 3 L'attestato di idoneità a svolgere l'attività di istruttore VDS avanzato è rilasciato agli istruttori in possesso dei seguenti requisiti:

- a) qualifica di pilota VDS avanzato conseguita ai sensi dell'art. 8 n° 8 da almeno un anno;
- b) possesso dell'attestato di istruttore di volo con apparecchi provvisti di motore e dimostrazione di aver esercitato la relativa attività per almeno cinque anni;
- c) autocertificazione di aver eseguito, quale pilota responsabile ai comandi di apparecchi, almeno 300 ore di volo;
- d) superamento di apposito esame istituito dall' Aero Club d'Italia con le modalità e i criteri da quest'ultimo stabiliti.

Sono esentati dagli obblighi di cui ai punti a), c) e d) gli istruttori di volo VDS con apparecchi provvisti di motore, in possesso della qualifica di pilota avanzato, che abbiano conseguito licenza di pilota di velivolo in corso di validità ovvero scadute da non oltre 1 anni.

Gli istruttori VDS e gli istruttori VDS avanzati, sono tenuti a frequentare con cadenza quantomeno triennale, un corso di aggiornamento indetto dall'Aero Club d'Italia; in caso di mancata ottemperanza alle disposizioni del presente capoverso e fino a che non venga provveduto, la validità dell'attestato di istruttore VDS, o di istruttore VDS avanzato rimane sospesa.

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

- 1. Le prove di esame per il conseguimento dell'attestato di istruttore di volo da diporto o sportivo devono comprendere:
 - a) prove teoriche e pratiche a terra;
 - b) prove pratiche di volo;
 - c) esposizione di una lezione relativa ad una materia oggetto dei corsi previsti per il rilascio dell'attestato di idoneità previsto dall'art. 15.

- 2. la prova di esame per il conseguimento dell'attestato di istruttore VDS avanzato deve comprendere:
 - a) l'esposizione di una lezione avente ad oggetto le regole della navigazione aerea VFR e le regole dell'aria;
 - b) una prova pratica di volo eseguita in spazio aereo controllato.

Capo V - Assicurazione

17. Obbligo di assicurazione per danni a terzi.

- 1. I praticanti la disciplina del volo da diporto o sportivo con mezzi privi di motore devono essere coperti dall'assicurazione della responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo.

- 2. Gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo muniti di motore non possono essere posti in circolazione, se non sono coperti dall'assicurazione della responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo.

- 3. All'osservanza della precedente disposizione è tenuto il proprietario dell'apparecchio provvisto di motore, anche se non intenda farne uso personalmente; chi intenda fare uso di un apparecchio altrui è tenuto ad accertarsi che l'obbligo sia stato osservato e in mancanza, a provvedere alla copertura assicurativa.

18. Requisiti della copertura assicurativa.

Affinché si possa considerare adempiuto l'obbligo di cui all'art. 17 il contratto di assicurazione deve rispondere alle disposizioni vigenti nella Comunità Europea, nonché inoltre, prevedere:

- a) estensione della copertura assicurativa anche ai voli compiuti, con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la volontà di questi, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;
- b) estensione della copertura anche ai danni cagionati con colpa grave;
- c) obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato a richiesta di costui;
- d) divieto per l'assicuratore, di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale, eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;

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

19. Obbligo di assicurazione nel caso di gare e manifestazioni.

- 1. Le gare e le manifestazioni sportive di qualsiasi genere degli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo non possono aver luogo se l'organizzazione non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile propria e dei direttori ed ufficiali di gara, per i danni arrecati alle persone ed alle cose.

- 2. Restano ferme le regole generali in materia di assicurazione obbligatoria di cui ai precedenti articoli 17 e 18.

20. Apparecchi qualificati "Avanzati".

- 1. Nell'ambito degli apparecchi provvisti di motore, compresi nei limiti di cui alla L.106/85 e relativo allegato ed identificati presso l'Aero Club d'Italia, viene istituita la qualifica di "avanzato" concessa agli apparecchi che abbiano requisiti almeno equivalenti a quelli previsti dai rispettivi allegati tecnici annessi al presente regolamento.

La dichiarazione autocertificata attestante la rispondenza ai requisiti di cui al precedente capoverso compete all'azienda costruttrice, nel caso di apparecchi prodotti, anche in kit di montaggio, industrialmente, oppure al proprietario, nel caso di apparecchi amatoriali non realizzati da kit di montaggio prodotto industrialmente e/o in tutti gli altri casi.

I dichiaranti si assumono ogni responsabilità civile o penale derivante dal rendere false dichiarazioni.

-2. Il proprietario richiedente la qualifica di avanzato è tenuto al deposito presso l'AECI della dichiarazione cui al comma 1), unitamente ai seguenti documenti in formato elettronico non modificabile:

a) Nel caso di apparecchi prodotti industrialmente:

- dossier tecnico relativo al calcolo, dimensionamento e verifica delle strutture primarie e report sui test di volo eseguiti, indicazione del tipo e modello del motore ritenuto idoneo, copia del manuale di volo dell'apparecchio nonché del tipo di motore ritenuto idoneo nel quale devono essere indicati gli interventi di manutenzione rispettivamente previsti.

b) Nel caso di apparecchi amatoriali, non realizzati da kit di montaggio prodotto industrialmente, ovvero in tutti i casi in cui sia impossibile od oneroso richiedere al costruttore la dichiarazione di cui al comma 1):

- relazione tecnica attestante che la progettazione e la realizzazione dell'apparecchio sono state eseguite con criteri ritenuti idonei a garantire la rispondenza ai requisiti di cui al comma 1), copia del manuale di volo dell'apparecchio, nonché copia del manuale del motore installato sull'apparecchio nei quali devono essere indicati gli interventi di manutenzione rispettivamente previsti. La relazione tecnica deve essere sottoscritta da un ingegnere aeronautico o aerospaziale abilitato all'esercizio della professione, ovvero da un perito aeronautico designato da un'associazione di costruttori amatoriali riconosciuta da AeCI.

- 3 E' consentito alle aziende costruttrici di depositare "una tantum" presso l'Aero Club d'Italia, in formato elettronico non modificabile, la dichiarazione autocertificata attestante la conformità degli apparecchi o dei kit di montaggio di loro produzione ai requisiti di cui al

comma 1), nonché la documentazione di cui al comma 2) lett.a). In tal caso il richiedente è esonerato dal deposito dei documenti di cui al comma 2) lett.a).

- 4 Tutti gli apparecchi qualificati avanzati devono essere dotati di radio VHF con banda di frequenza assegnata dal piano di ripartizione radiofrequenze di cui al D.M. 08/07/2002 al servizio mobile aeronautico, trasponder in modalità C o S o superiore, nonché dispositivo ELT di tipo automatico. I predetti dispositivi dovranno essere conformi alla Direttiva Comunitaria 05/1999 recepita con DLGS 269/2001. A richiesta del proprietario dell'apparecchio, l'autorità competente assegna il codice binario identificativo che deve essere correttamente inserito nel trasponder in modo S; l'Aero Club d'Italia è tenuto a conservare il codice binario assegnato unitamente ai dati identificativi dell'apparecchio. Tutti gli apparati ricetrasmittenti utilizzati a bordo sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie, se aventi i requisiti di cui al precedente capoverso. Gli apparati che ne sono sprovvisti sono soggetti al collaudo da parte dell'Autorità Competente. Contestualmente alla domanda per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato, il proprietario dichiara la conformità del medesimo ai requisiti di cui al primo capoverso, ovvero produce certificazione dell'eseguito collaudo. La domanda, e' presentata all'ispettorato regionale del Ministero delle Comunicazioni, avente la giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza.

- 5 A seguito di richiesta del proprietario, che abbia autocertificato le installazioni di cui al comma 4), l'Aero Club d'Italia, verificato il deposito della documentazione di cui ai commi 2) o 3) attribuisce la qualifica di apparecchio "avanzato" mediante annotazione sul certificato di identificazione.

- 6 Il Proprietario dell'apparecchio qualificato avanzato è tenuto ad eseguire tutte le manutenzioni previste dal manuale dell'apparecchio e del motore annotando ogni intervento del manutentore sul libretto dell'apparecchio fornito dall'Aero Club d'Italia; egli è, altresì, tenuto ad inviare all'Aero Club d'Italia, con cadenza almeno triennale, decorrente dalla data di rilascio della qualificazione di cui al comma 5), una dichiarazione attestante la tipologia della manutenzione eseguita e la sua rispondenza al programma di manutenzione previsto dai manuali depositati. Il libretto dell'apparecchio deve essere costantemente aggiornato dal proprietario ed esibito a richiesta dell'autorità; non può essere portato in volo nel medesimo apparecchio.

Gli apparecchi qualificati avanzati non possono essere oggetto di modifiche che compromettano la loro conformità all'allegato di cui al comma 1); e' facoltà dell'AeCI verificare, ove ritenuto opportuno, la conformità degli apparecchi alla normativa ed alla dichiarazione di cui al comma 1), nonché alla documentazione depositata.

- 7 Nel caso di mancata ottemperanza agli obblighi contenuti nel presente articolo l'AeCI provvede d'ufficio alla sospensione, fino ad intervenuta regolarizzazione, della qualifica di apparecchio avanzato, ponendo tutte le eventuali spese della verifica e della procedura di sospensione a carico del proprietario.

21. Peso massimo al decollo

Per favorire l'installazione di supporti tecnici, finalizzati ad implementare la sicurezza del volo, nel limite del 5% complessivo non sono ricompresi nel calcolo del peso massimo al decollo di cui all'allegato alla Legge n.106/85 i seguenti supporti di sicurezza:

- paracadute comprensivo di dispositivo di lancio balistico, ad aria compressa o a razzo;
- serbatoio antiscoppio;

- radio VHF di tipo aeronautico;
- trasponder;
- sistema antincendio;
- luci stroboscopiche;
- avionica;
- ELT.

22. Sanzioni disciplinari

- 1 Ad integrazione delle sanzioni previste dalla L. 106/85, ed al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, nel caso di inosservanza delle disposizioni del presente regolamento l'Aero Club d'Italia procede al ritiro dell'attestato fino a mesi 24. La sospensione può essere subordinata al superamento di apposito esame presso una scuola abilitata dall'Aero Club d'Italia, secondo le disposizioni dal medesimo stabilite.
- 2 Le sanzioni di cui al n° 1) sono deliberate a maggioranza, da una commissione composta da un consigliere federale AeCI che la presiede e da due piloti istruttori esaminatori di specialità nominati dal Consiglio federale ed irrogate dall'AeCI.
- 3 avverso le sanzioni di cui al comma 2 è ammesso reclamo esclusivamente nei casi in cui la sanzione sia stata irrogata non rispettando quanto previsto dal successivo comma 4. Sul reclamo decide una commissione formata da due piloti istruttori ed esaminatori VDS nominati dall'Aero Club d'Italia e dal Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia che la presiede.
- 4 E' facoltà della parte cui vengano contestate le violazioni di cui al n° 1 depositare documenti, memorie scritte nei termini assegnati, comunque non inferiori a giorni 30, e chiedere, altresì, di essere sentita personalmente o a mezzo di procuratore.

Capo VI disposizioni finali

23 Adeguamenti normativi ed ambito di applicazione

- 1 il Ministro dei Trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche ai limiti di quota previsti dall'art.5 n°3 che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della normativa nazionale ed internazionale, della tecnica e della sicurezza del volo da diporto o sportivo.
- 2 Il presente regolamento si applica a:
 - a) tutti gli apparecchi VDS operanti nello spazio aereo entro il quale i servizi di navigazione aerea sono forniti dallo Stato Italiano;
 - b) tutti gli apparecchi VDS immatricolati in Italia ovunque si trovino, fino a che non entrino in contrasto con le regole pubblicate dallo Stato avente giurisdizione nello spazio aereo attraversato che si intendono prevalenti.
- 3 Sono abrogati gli articoli da 1 a 24 del DPR 404/88 ed ogni altra disposizione incompatibile con il presente regolamento.

- 4 Il presente regolamento entra in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

ALLEGATI TECNICI AL TESTO UNIFICATO DEL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Elenco allegati al testo unificato del Volo da Diporto o Sportivo

- 1. Nota introduttiva agli allegati tecnici**
Presentazione dei documenti da parte dell'Ing. Domenico COIRO
vedasi lettera in file "Lettera-Coiro.pdf"

- 2. Allegato tecnico per apparecchi ad ala fissa VDS:**
vedasi file "Allegato tecnico ala fissa.doc"

- 3. Allegato tecnico per autogiri VDS:**
vedasi file "Allegato tecnico autogiro VDS.doc"

- 4. Allegato tecnico per elicottero VDS:**
vedasi file "Allegato tecnico elicottero VDS.pdf" in corso di traduzione.

- 5. Allegato tecnico per pendolare VDS**
Vedasi file "Allegato tecnico pendolare VDS.pdf" in corso di traduzione.