



BOZZA DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

“Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo”

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

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

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

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

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

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

Vista la legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133 recante il regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo;

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

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

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

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

Ravvisata l'esigenza di aggiornare ed integrare le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 133/2010, alla luce della più recente normativa nel settore della navigazione aerea nonché dell'evoluzione tecnologica e della diffusione dell'attività del volo da diporto o sportivo;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del

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

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

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Emana il seguente regolamento:

Capo I Prescrizioni generali e sicurezza

Art. 1 Oggetto e ambito di applicazione

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

Art. 2 Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) volo da diporto o sportivo: l'attività di volo effettuata con aeromobili VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro, nonché per attività di ricerca e sviluppo e, in coordinamento con le autorità preposte, attività di controllo ai fini di protezione civile;

b) aeromobile VDS: un aeromobile con motore, pilotato, con comandi aerodinamici o mediante spostamento del peso del corpo, non a guida autonoma, impiegato per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106, eventualmente attrezzato per il pilotaggio anche da parte di soggetti diversamente abili;

c) aeromobile aliante VDS: un aeromobile aliante conforme alle caratteristiche di cui all'allegato 1 alla legge 106/1985

d) aeromobile VDS per il volo libero (VDS-VL): un aliante VDS con decollo a piedi ovvero un deltaplano, ovvero un parapendio, ovvero ogni altro mezzo privo di motore impiegato per il volo da diporto o sportivo, con decollo a piedi, escluso le cd "tute alari" per base jumping, avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

Tenuto conto delle modalità del pilotaggio, il deltaplano e il parapendio sono da considerarsi attrezzi sportivi.

e) aeromobile VDS-120: un aeromobile VDS, con una massa a vuoto non superiore a Kg 120, escludendo la massa di un eventuale sistema di sicurezza (paracadute) e delle batterie qualora a propulsione elettrica;

f) aeromobile VDS elicottero: un aeromobile VDS, sostenuto in volo da uno o più rotori azionati da motore

g) aeromobile VDS VTOL: aeromobile capace di decollo e atterraggio verticale, dotato di quattro o più rotori (eliche) atte a generare spinta, tipicamente propulse da motori elettrici;

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

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

l) regole dell'aria: le disposizioni di cui al regolamento SERA e al Regolamento RAIT vigente, adottati dall'ENAC, e dalla normativa comunitaria e internazionale direttamente applicabile.

j) modifica maggiore: la modifica che determina un significativo effetto sulla

resistenza strutturale, sui comandi di volo, sulle prestazioni e caratteristiche di volo dell'aeromobile, sulla potenza installata, sulla massa e sul bilanciamento.

m) organizzazione qualificata: una impresa aeronautica od una associazione, in possesso di certificazione per operare nel settore dell'aviazione civile.

n) kit di montaggio: i componenti di un aeromobile VDS, escluso il motore, l'avionica e l'elica, realizzati da una ditta per la successiva costruzione o l'assemblaggio da parte di chi intende autocostruire l'aeromobile.

o) autocostruzione: la realizzazione di un aeromobile VDS da kit di montaggio o da progetto, attraverso le lavorazioni dei materiali e gli assemblaggi dei componenti

p) tipo di aeromobile: la classe di aeromobile accomunati dalla medesima configurazione ingegneristica

Art. 3

Responsabilità per la condotta dei voli

1. Il pilota responsabile dell'aeromobile VDS, nel rispetto della normativa vigente, delle prescrizioni dell'ENAC, e di quelle del fornitore di servizi del traffico aereo competente, prima dell'inizio ed in ogni fase del volo, è tenuto ad accertarsi delle proprie condizioni psico-fisiche, delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza, della copertura assicurativa, della validità del certificato di identificazione, dello stato di manutenzione dell'aeromobile VDS, dell'esistenza e applicazione di bollettini di servizio classificati come "mandatori" che riguardano l'aeromobile VDS, nonché degli equipaggiamenti necessari per la tipologia di volo che intende effettuare, adottando, sulla base, dei propri attestati, licenze e abilitazioni, nonché di ogni altra circostanza di tempo e di luogo, tutte le misure idonee affinché il volo non pregiudichi la propria incolumità e quella dei terzi.

2. Il pilota è responsabile della condotta e dell'utilizzo dell'aeromobile VDS dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza per la sosta. In caso di attività didattica il pilota responsabile è l'istruttore di volo. L'allievo degli aeromobili per il volo libero, si attiene scrupolosamente alle istruzioni ad egli impartite dall'Istruttore.

3. Il proprietario di un aeromobile VDS di cui all'art. 2, lett. b), c) ed f) può concedere esercenza ad un terzo per l'esercizio dell'aeromobile. La dichiarazione, a firma del proprietario e di chi assume l'esercenza, è trascritta sul registro delle identificazioni tenuto dall'AeCI e annotata sul relativo certificato

4. Nel caso in cui sia stata trascritta esercenza, e sino alla sua scadenza, le attribuzioni e le responsabilità del proprietario sono assunte dall'esercente.

5. Il passeggero degli aeromobili per il volo libero, pilotabili con lo spostamento congiunto del peso, viene reso preventivamente edotto della specificità del volo e si attiene scrupolosamente alle istruzioni impartite dal pilota responsabile.

Art. 4

Sistemi di sicurezza

1. Gli aeromobili VDS sono dotati di cinture di sicurezza per il pilota e per il passeggero.
2. Possono essere dotati di paracadute balistico a razzo pirotecnico o a sistema pneumatico gli aeromobili VDS, prodotti industrialmente anche in kit di montaggio, per i quali la ditta costruttrice o successivamente altra autorità aeronautica ne abbia verificata ed approvata l'installazione, nonché gli aeromobili VDS autocostruiti pendolari, paracarrelli e VDS-120 anche in assenza di verifica e approvazione
3. A bordo degli aeromobili VDS a cabina aperta nonché per quelli per il volo libero, è obbligatorio indossare un casco protettivo di tipo rigido, adeguato al tipo di velivolo e all'attività.
4. In caso di volo sull'acqua oltre la distanza di planata dalla costa o in caso di decollo o atterraggio da siti per i quali le relative traiettorie rendano possibile, in caso di avarie, il ricorso all'ammarraggio forzato, è obbligatorio indossare un giubbotto salvagente al quale sia stato inibito il gonfiaggio automatico al contatto con l'acqua. Il gonfiaggio automatico del salvagente è ammesso nell'esercizio delle attività di volo libero

Art. 5

Sicurezza delle operazioni – Sospensione e revoca dei titoli di volo

1. L'Aero Club d'Italia può intervenire, nel caso di condizioni generali o particolari che possano arrecare pregiudizio alla sicurezza delle operazioni con aeromobili VDS, anche mediante la sospensione di validità dei certificati di registrazione.
In tali casi, Aero Club d'Italia dà immediata comunicazione ad ENAC, al fornitore dei servizi per la navigazione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
2. Qualora il pilota responsabile adotti con colpa grave o dolo una condotta di volo che metta a rischio la sua e l'altrui incolumità, l'Aero Club d'Italia può sospendere, in via cautelare e fino all'esito degli accertamenti di cui al comma 3, la licenza d'idoneità al pilotaggio.
3. A seguito degli accertamenti che comprovano la responsabilità del pilota per comportamenti dolosi gravemente lesivi della sicurezza del volo, sentito il pilota responsabile, AeCI sospende o revoca il titolo di volo. Il provvedimento è assunto dal Direttore Generale
4. Con regolamento approvato con Decreto ministeriale sarà disposto in ordine al procedimento per la irrogazione delle sanzioni e alla identificazione dei comportamenti sanzionabili.

Art. 6

Ammissione alla circolazione degli aeromobili VDS muniti di motore

1. Sono ammessi alla circolazione sul territorio nazionale gli aeromobili VDS muniti di motore, di produzione industriale o in kit di montaggio, aventi caratteristiche conformi a quelle di cui all'Allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106, iscritti nel Registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 20 ottobre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 7 dell'11 gennaio 2005, tenuto dall'Aero Club d'Italia, per il cui tipo una autorità aeronautica, o altro ente, di Stati membri EASA, o con cui l'Unione Europea ha firmato accordi bilaterali di aeronavigabilità, ha rilasciato una certificazione di aeronavigabilità o atto equipollente che autorizzi la circolazione, ovvero è prodotto in conformità agli standard tecnici ASTM applicabili alla categoria US-LSA (1320lb/600kg), nonché gli aeromobili iscritti nei registri degli Stati membri dell'Unione Europea, aventi caratteristiche conformi a quelli di cui all'Allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106 e ai quali non si applica il Regolamento (CE) 216/2008 e il Regolamento (UE) 1139/2018 ai sensi dell'Allegato I al predetto Regolamento.

2. Sono altresì ammessi alla circolazione sul territorio nazionale:

a) gli aeromobili VDS muniti di motore, di produzione industriale, aventi caratteristiche conformi a quelle di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106 per il cui tipo non è stato emesso un certificato di aeronavigabilità o atto equipollente che autorizzi la circolazione a norma del comma 1, qualora il costruttore depositi presso l'Aero Club d'Italia dichiarazione ai sensi del DPR 445/2000 attestante la rispondenza agli standard LTF-UL contenuti nell'Allegato 2 e che il prodotto è idoneo all'ottenimento di una certificazione di aeronavigabilità secondo lo standard LTF-UL ad eccezione delle disposizioni di cui all'art. 4 comma 2, utilizzando lo standard ASTM 3309/3309M-24 *"Procedura standard per la valutazione semplificata della sicurezza di sistemi e apparecchiature in aeromobili di piccole dimensioni"* quale verifica di conformità.

b) gli aeromobili VDS autocostruiti;

c) gli aeromobili VDS qualificati "orfani"

d) gli aeromobili VDS modificati ai sensi dell'art. 9;

e) gli aeromobili VDS-120;

f) gli aeromobili VDS-VTOL non a guida autonoma

3. L'AeCI si riserva di richiedere ai soggetti competenti, anche successivamente alla identificazione, la documentazione relativa alle verifiche di conformità alla normativa tecnica applicabile.

4. Lo standard costruttivo degli aeromobili VDS-VTOL è individuato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta dell'AeCI e sentito l'ENAC,

5. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con proprio decreto, su proposta dell'AeCI e sentito l'ENAC, determina le modifiche o le integrazioni da apportare al presente DPR e ai suoi allegati.

6. Gli aeromobili VDS iscritti nei registri dei Paesi terzi, aventi caratteristiche conformi a quelle di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106, devono essere

preventivamente autorizzati dall'Aero Club d'Italia alla circolazione sul territorio nazionale. Detta autorizzazione ha durata di novanta giorni ed è rinnovabile per altri novanta giorni nell'arco di dodici mesi, salvo eventuali accordi di reciprocità tra l'Aero Club d'Italia e l'ente omologo dello Stato di appartenenza dell'aeromobile VDS.

Art. 7

Identificazione degli aeromobili VDS muniti di motore e alianti VDS

1. Il proprietario, in possesso di cittadinanza italiana o comunitaria e residente in Italia, anche mediante procuratore speciale, richiede all'AeCI la iscrizione dell'aeromobile VDS nel registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 ottobre 2004.

L'istanza è corredata dai seguenti documenti:

- a) due fotografie dell'aeromobile, visto di lato e frontalmente, idonee ad identificarne il modello, indipendentemente dalla sua colorazione;
- b) dichiarazione del proprietario nelle forme previste dal DPR 445/2000 e s.m.i. attestante la conformità dell'aeromobile alle caratteristiche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

La dichiarazione contiene i seguenti dati:

- 1) struttura dell'apparecchio (monoposto o biposto);
- 2) nome del costruttore;
- 3) modello dell'aeromobile e numero di serie ove trattasi di prodotto industriale o di kit di montaggio
- 4) tipologia (tre assi, due assi, pendolare, elicottero, autogiro, mongolfiera, dirigibile, VTOL, aeromobile VDS autocostruito);
- 5) tipo, potenza e numero di serie del motore,
- 6) costruttore, modello e numero di serie dell'elica
- 7) massa massima al decollo,
- 8) velocità di stallo in configurazione di atterraggio alla massa massima al decollo;
- 9) configurazione (terrestre, idro, anfibia)
- 10) dimensioni (lunghezza, larghezza e altezza) espresse in centimetri. Per gli elicotteri: diametro del rotore principale.
- 11) ubicazione del posto principale di pilotaggio
- 12) eventuale installazione di apparati per radiocomunicazione e transponder.
- 13) eventuale installazione del gancio per il traino.
- 14) eventuale installazione del paracadute

2. Qualora sia installato transponder in *mode "S"*, l'Aero Club d'Italia, su istanza del proprietario, assegna un codice binario abbinandolo all'identificativo dell'aeromobile del richiedente.

3. Nel caso di prima identificazione di tipo, l'azienda costruttrice o l'importatore deposita presso l'Aero Club d'Italia l'attestato di certificazione o registrazione secondo standard approvato in Stati membri EASA o con cui l'Unione Europea ha firmato accordi bilaterali di aeronavigabilità, ovvero dichiarazione di conformità agli standard tecnici ASTM applicabili alla categoria US-LSA (1320lb/600kg), ovvero ancora, in assenza di certificazione o registrazione, la documentazione prevista dall'art. 6, comma 2 lett. a).

4. Il proprietario richiedente deposita altresì i programmi di manutenzione della cellula, del motore dell'elica e del paracadute ove installato, emessi dalle rispettive ditte produttrici, nonché dichiarazione con la quale si impegna a ottemperarvi.

5. L'Aero Club d'Italia, accertata la regolarità della documentazione, rilascia un certificato di identificazione e una targa metallica.

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

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

8. Il certificato di identificazione di cui al comma 5 è conservato a bordo dell'aeromobile.

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

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

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

12. Il proprietario dell'aeromobile VDS notifica all'Aero Club d'Italia, con le stesse modalità previste per l'iscrizione, le modifiche dei dati indicati nella dichiarazione di cui al comma 1.

13. L'Aero Club d'Italia può verificare, anche successivamente, la conformità tra la dichiarazione del proprietario dell'aeromobile e le caratteristiche oggettive dello stesso, avvalendosi di propri ispettori o di altre strutture tecniche di soggetti pubblici o

privati.

14. Qualora si accerti che l'aeromobile non sia rispondente alle caratteristiche riportate nel certificato di identificazione di cui al comma 5, anche per sopravvenute modifiche maggiori non comunicate ai sensi dell'art. 9, l'Aero Club d'Italia procede alla sospensione della identificazione con inibizione alla circolazione, dandone comunicazione al proprietario, ad ENAC e agli enti fornitori del servizio ATS.

15. Entro trenta giorni dalla comunicazione di cui al comma 12, qualora l'aeromobile sia stato oggetto di modifiche maggiori per le quali sia possibile procedere a norma dell'art. 9, il proprietario può chiedere la regolarizzazione dell'aeromobile.

Il certificato di immatricolazione resta sospeso fino al completamento del procedimento di regolarizzazione.

16. l'Aero Club d'Italia procede alla cancellazione dal Registro delle identificazioni qualora sia accertata la falsità della dichiarazione resa ai sensi dell'art. 7, comma 1 lett. b), salvo che non ricorrano le condizioni di cui all'art. 9, comma 4. In tal caso, su istanza del proprietario, l'Aero Club d'Italia, previa valutazione delle condizioni legittimanti, revoca la sospensione del certificato di immatricolazione.

17. L'Aero Club d'Italia procede altresì alla cancellazione dal Registro delle identificazioni qualora sia accertata la contestuale iscrizione in altro Registro o qualora ricorrano le condizioni previste dall'art. 2, comma 8, ultima parte, del Regolamento EU 1139/2018.

18. Nel caso venga accertata una difformità che rileva ai sensi del comma 14, le spese sostenute per gli accertamenti ispettivi sono posti a carico del proprietario. L'Aero Club d'Italia provvederà al loro recupero.

Art. 8

Identificazione degli aeromobili delle classe VDS120

1. Il proprietario, in possesso di cittadinanza italiana o comunitaria e residente in Italia, anche mediante procuratore speciale, richiede all'AeCI la iscrizione dell'aeromobile VDS-120 nel registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 20 ottobre 2004.

L'istanza è corredata dai seguenti documenti:

a) nel caso di aeromobile tre assi e ala fissa: due fotografie dell'aeromobile, visto di lato e frontalmente, idonee ad identificarne il modello, indipendentemente dalla sua colorazione;

b) dichiarazione del proprietario nelle forme previste dal DPR 445/2000 e s.m.i. attestante la conformità dell'aeromobile alle caratteristiche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

La dichiarazione contiene i seguenti dati:

1) nel caso di aeromobile ad ala fissa: nome del costruttore

2) nel caso di aeromobile tre assi e ala fissa: modello dell'aeromobile e numero di serie ove trattasi di prodotto industriale o di kit di montaggio

3) tipologia (tre assi, due assi, pendolare, paramotore);

4) peso a vuoto;

- 5) tipo, potenza e numero di serie del motore,
- 6) nel caso di aeromobile tre assi e ala fissa: dimensioni (lunghezza, larghezza e altezza) espresse in centimetri.

2. I velivoli appartenenti alla classe VDS-120 sono identificati mediante apposizione nella parte inferiore dell'ala di marche riproducenti il numero di attestato o licenza del proprietario, preceduti dalla lettera "I-UL".

3. Il proprietario richiede l'iscrizione degli aeromobili di cui al primo comma, depositando dichiarazione di ottemperanza alle istruzioni di manutenzione e le eventuali scadenze stabilite dai costruttori dei componenti dell'aeromobile.

4. Il proprietario dell'aeromobile che intende modificare o sostituire la struttura, o il motore, ad esclusione della vela, ne dà tempestiva comunicazione all'AeCI.

5. La vendita di aeromobile VDS-120 di cui al comma 1 comporta la perdita della identificazione

Art.9

Modifiche maggiori ad aeromobili VDS muniti di motore

1, Il proprietario che intende apportare modifiche maggiori alla configurazione di aeromobili VDS muniti di motore, ad esclusione di quelli previsti nell'art. 8, nonché dei pendolari e dei paracarrello di peso a vuoto superiore a kg. 120 già identificati e muniti di certificazione rilasciata da una autorità di cui all'art. 6 commi 1 e 2 lett. a), o documento equipollente, deve comunicarlo ad AeCI depositando:

- a) dichiarazione del costruttore che attesti la compatibilità della modifica, o:
- b) relazione tecnica sottoscritta da soggetto laureato in ingegneria aeronautica o aerospaziale, con comprovata esperienza nel settore della progettazione e/o modifiche alla configurazione di aeromobili VDS e/o Aviazione Generale, o da organizzazione qualificata, accreditati presso l'AeCI, comprensiva delle prove in volo ove richieste dalla tipologia dell'intervento, che attesti la compatibilità della modifica e l'assenza di comportamenti anomali e/o pericolosi per il volo.
- c) manuale di volo aggiornato alle prestazioni risultanti dalla modifica effettuata;
- d) aggiornamento del programma di manutenzione, in funzione della tipologia di modifica eseguita.

2. Qualora le modifiche apportate comportano l'effettuazione di prove in volo, il proprietario richiede all'AeCI autorizzazione ad effettuarle prima del deposito della relazione di cui al comma 1, lett. b)

3. Le prove di volo possono essere omesse qualora venga prodotta la documentazione delle prove effettuate con equivalente aeromobile VDS per la medesima modifica maggiore.

4. Dopo il deposito della documentazione di cui al comma 1, l'AeCI provvede al rilascio del certificato di identificazione aggiornato.

5. L'aeromobile VDS sottoposto a modifiche, ad esclusione di quelle approvate dal costruttore ai sensi del comma 1, lett. a) dal presente articolo, nonché di quelle per adottarne il pilotaggio a soggetti diversamente abili, perde la eventuale certificazione di tipo o dichiarazione di conformità rilasciata dal Costruttore.

Art.10

Aeromobili VDS autocostruiti o ricostruiti

1. Chi intende autocostruire o ricostruire un aeromobile VDS, anche da kit di montaggio, deve darne comunicazione all'AeCI al momento dell'avvio della costruzione e almeno sei mesi prima la richiesta di registrazione.

2. Al completamento della costruzione il proprietario richiede all'AeCI l'identificazione temporanea per l'effettuazione delle prove di volo

3. Con la richiesta di identificazione ai sensi dell'art. 7, il proprietario deposita relazione tecnica sottoscritta da soggetto laureato in ingegneria aeronautica o aerospaziale con comprovata esperienza nel settore della progettazione e/o modifiche alla configurazione di aeromobili VDS e/o Aviazione Generale o da organizzazione qualificata, accreditata presso l'AeCI, corredato di documentazione fotografica delle fasi della costruzione.

La relazione dovrà attestare che la costruzione abbia un sufficiente livello qualitativo, l'assenza di gravi o palesi manchevolezze di costruzione e di montaggio e un comportamento in volo non manifestamente pericoloso.

La relazione tecnica per i velivoli delle classi pendolare, paramotore/paracarrello, VDS 120, è firmata dal proprietario autocostruttore.

4. Nel caso di aeromobile VDS autocostruito da kit di montaggio, la relazione di cui al comma precedente potrà essere sostituita da dichiarazione della ditta produttrice del kit che ne attesti la corretta realizzazione.

5. Il proprietario deposita altresì programma di manutenzione dell'aeromobile autocostruito o ricostruito, anche secondo le prescrizioni dei costruttori dei componenti non autocostruiti, quali motore ed elica.

6. Fermo restando il divieto di identificazione, quali VDS, di aeromobili a cui è stato rilasciato, o si considera essere stato rilasciato, un certificato di tipo a norma del Regolamento (CE) n. 216/2008 o del Regolamento (UE) 2018/1139, così come previsto dal D.M. 10 dicembre 2021 n. 503, qualora la ricostruzione riguardi aeromobili già iscritti in altro Registro, e non già muniti di certificato di tipo, il proprietario dovrà depositare certificazione della avvenuta cancellazione dal precedente Registro.

7. La mancata comunicazione di cui al comma 1 preclude la successiva identificazione dell'aeromobile VDS.

8. Sono esentati dagli adempimenti previsti ai commi 1 e 2 i proprietari autocostruttori di pendolari e paracarrelli nonché degli aeromobili della classe VDS-120

Art. 11

Aeromobili VDS muniti di motore qualificati “orfani”

1. Sono considerati “orfani” gli aeromobili VDS muniti di motore qualora il costruttore abbia cessato l'attività.
2. Il proprietario di un aeromobile VDS “orfano” effettuerà la manutenzione secondo l'ultimo programma di manutenzione rilasciato dal costruttore, curandone l'aggiornamento ove possibile.
3. Nel caso il costruttore non avesse definito un programma di manutenzione, il proprietario, anche avvalendosi del personale o delle organizzazioni accreditate presso AeCI di cui all'art. 10, co.3, provvederà ai sensi dell'art. 10, comma 4

Art. 12

Manutenzione degli aeromobili VDS muniti di motore

1. Il proprietario è responsabile dell'effettuazione delle manutenzioni e della verifica e applicazione di prescrizioni di aeronavigabilità mandatorie emesse dai costruttori del velivolo, del motore e degli equipaggiamenti in ottemperanza ai programmi di manutenzione, alle prescrizioni del costruttore della cellula, del motore e dell'elica e del paracadute ove installato, nonché ad eseguire i controlli periodici sugli apparati avionici ove installati, annotando ogni intervento sul libretto dell'aeromobile.
2. Con cadenza almeno triennale il proprietario trasmette, in modalità telematica, all'Aero Club d'Italia dichiarazione, nelle forme previste dal DPR 445/2000 e s.m.i., degli interventi effettuati in ottemperanza alle prescrizioni indicate al comma 1 su moduli predisposti dall'Aero Club d'Italia.
3. Trascorsi trenta giorni dalla scadenza del termine triennale, ove il proprietario non abbia ottemperato, l'Aero Club d'Italia sospende la validità del certificato di identificazione fino all'avvenuta regolarizzazione, dandone comunicazione ad ENAC e all'ente fornitore del servizio ATS.
4. Agli aeromobili della classe VDS-120 non si applicano le disposizioni dei commi 2 e 3.

Art. 13

Manutenzione degli aeromobili VDS parapendio e deltaplano

1. Il proprietario degli aeromobili VDS delle classi parapendio e deltaplano si attiene alle prescrizioni del costruttore della vela e delle altre attrezzature in ordine alle

verifiche e alle scadenze manutentive previste

Art. 14

Soggetti qualificati ad eseguire la manutenzione sugli aeromobili VDS muniti di motore

1. Possono eseguire la manutenzione sugli aeromobili VDS:

- a) le ditte e i tecnici manutentori aeronautici certificati secondo normativa EASA;
- b) le ditte e i tecnici autorizzati dai costruttori, o dei relativi distributori, degli aeromobili VDS, dei motori e degli altri componenti;
- c) il proprietario dell'aeromobile VDS fino al limite della ispezione 100h/annuale;
- d) il proprietario dell'aeromobile VDS fino al limite delle ispezioni per le quali risulta qualificato attraverso attestazione rilasciata dal costruttore dell'aeromobile e/o del motore, o dai relativi distributori.

2. Nel caso in cui il proprietario intenda effettuare gli interventi manutentivi di cui alla lett. c) e d) dovrà depositare dichiarazione resa nelle forme previste dal DPR 445/2000 e s.m.i. con la quali attesti un sufficiente livello di competenza nonché la conoscenza dei manuali di manutenzione e del programma di manutenzione dell'aeromobile e, nel caso previsto dalla lett. d), attestato rilasciato dal costruttore o dal distributore

3. Il proprietario dell'aeromobile VDS autocostruito anche da kit, orfano o VDS-120 , può eseguire la manutenzione anche oltre il limite previsti dal comma 1 lett. c) e d).

CAPO II

Norme di circolazione

Art. 15

Condizione dei voli e precedenza per il volo libero

1. L'attività di volo VDS è svolta in conformità al Regolamento RAIT in vigore, in condizioni di volo a vista diurno, ed è soggetta a limitazioni in funzione della tipologia di aeromobile, della sua dotazione e dei titoli di volo in corso di validità in possesso del Pilota.

2. Salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore di servizi ATS competente, l'attività di volo effettuata con gli aeromobili di cui all'articolo 2, lettera b) c), e), f) e g), è consentita fino ad un'altezza massima di duemila piedi dal terreno per i velivoli condotti da pilota in possesso dell'Attestato VDS, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di cinque chilometri, o alle

diverse quote autorizzate dal fornitore del servizio ATS nel caso di attività in spazi aerei controllati.

3. Agli aeromobili VDS di cui all'articolo 2, lettera b) c) e) f) e g) è vietato il sorvolo di centri abitati, di installazioni militari, di stabilimenti e impianti industriali. E,' inoltre, vietato il sorvolo delle linee e stazioni ferroviarie, di centrali elettriche, di dighe, di ospedali, di carceri E altresì vietato il lancio di oggetti e liquidi in volo.

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

5. E' consentito il traino di alianti diversi da quelli VDS agli aeromobili VDS cui è stato rilasciata la relativa certificazione di idoneità al traino da una autorità aeronautica nazionale.

6. Gli aeromobili VDS per il volo libero hanno la precedenza sugli aeromobili muniti di motore. Gli aeromobili per il volo libero che conducono il volo in condizioni di ascendenza termica, con rotta ascendente a spirale, hanno precedenza rispetto agli altri aeromobili per il volo libero.

Il senso di rotazione, destro o sinistro, nella conduzione del volo a spirale all'interno dell'ascendenza termica, nonché l'asse di rotazione, è determinato dal primo apparecchio per il volo libero che occupa la medesima ascendenza termica. Gli aeromobili per il volo libero che occupano successivamente la stessa ascendenza termica, a qualsiasi quota devono adeguare il senso di rotazione e l'asse a quello dell'aeromobile per il volo libero già presente. Il pilota responsabile che conduce il volo a spirale, all'interno della termica, deve dare la precedenza all'aeromobile per il volo libero sottostante che procede con un rateo di salita maggiore nella stessa termica.

Art. 16

Uso delle aree per decollo e atterraggio

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

2. Le aree idonee, altresì denominate "campi di volo", ove attrezzate anche per le attività delle Scuole di Volo VDS o comunque munite di segnaletica idonea alla loro individuazione e all'uso aeronautico, sono considerate strutture di pubblico interesse anche ai fini delle attività di protezione civile

3. Le operazioni di attracco ed ormeggio degli idrovolanti e degli anfibi sono assoggettate alle stesse regole di navigazione vigenti per i natanti da diporto. In fase di flottaggio, agli idrovolanti ed agli anfibi non sono applicabili limitazioni legate alla potenza della motorizzazione imposte dalla normativa vigente in

materia di circolazione di natanti, né delle relative dotazioni di bordo.

Previo consenso del concessionario, per le operazioni di attracco e ormeggio gli aeromobili idrovolanti e anfibi VDS possono usufruire delle aree marine e lacustri attrezzate quali porti turistici e campi boe.

Non sono altresì applicabili limitazioni sulla distanza minima dalla costa per le operazioni di decollo, qualora compromettano la sicurezza delle operazioni e purché non pregiudichino la sicurezza delle altre attività previste dalle apposite regolamentazioni locali.

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.

4. L'atterraggio, il decollo e le operazioni di volo su aeroporti civili sono effettuate negli aeroporti civili cd. minori o territoriali, nonché sugli altri aeroporti previa autorizzazione, generale o speciale, rilasciata dall'ENAC e coordinamento con il fornitore di servizi ATS competente.

In prossimità di aeroporti e di installazioni militari, dette attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, in aderenza a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia.

5. Sugli aeroporti minori o territoriali fuori da spazi aerei controllati è consentita l'attività anche ai piloti muniti di attestato VDS con abilitazione alla radiotelegrafia e con aeromobile VDS munito di apparato radio VHF con banda di frequenza assegnata, ai sensi del decreto ministeriale 8 luglio 2002, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 69 del 20 luglio 2002, recante "Approvazione del piano nazionale di ripartizione delle frequenze"

6. Sugli aeroporti minori o territoriali, anche posti all'interno di spazi aerei controllati, è consentita l'attività didattica di volo VDS, ivi compresi i voli da solo pilota sotto supervisione dell'istruttore

Art. 17

Operazioni in spazi aerei controllati e in aeroporti

1. Possono operare negli spazi aerei soggetti a controllo dell'Ente ATC di competenza, sugli aeroporti minori o territoriali all'interno di spazi aerei controllati e negli aeroporti indicati dall'autorità competente, gli aeromobili VDS ad ala fissa e ad ala rotante:

a) il cui pilota è in possesso della licenza di Pilota Sportivo VDS di cui all'art. 20, comma 3 e di licenza di radiotelegrafia;

b) è munito di apparato radio VHF con banda di frequenza assegnata, ai sensi del decreto ministeriale 8 luglio 2002, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 69 del 20 luglio 2002, recante "Approvazione del piano nazionale di ripartizione delle frequenze", nonché di *transponder* in modalità A + C, o S, o superiore;

- c) di cui all'art. 6, comma 1 e comma 2, lett. a), b), c) e d);
- d) nei casi previsti da specifiche autorizzazioni o da Regolamenti

Art. 18

Voli in formazione e traino alianti

1. L'attività VDS in formazione è svolta dai piloti in possesso dell'abilitazione di cui dall'articolo 19, comma 12.
2. Il pilota in possesso dell'abilitazione di cui all'articolo 19, comma 12, può svolgere l'attività di traino aereo di aeromobili VDS da volo libero e di alianti VDS e, se in possesso di licenza FCL con abilitazione al traino in corso di validità, di alianti certificati.

Capo III

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

Art. 19

Attestati, licenze, abilitazioni e qualifiche

1. L'attestato e la licenza di idoneità al pilotaggio VDS sono rilasciate dall'Aero Club d'Italia e consentono di svolgere l'attività di volo con gli aeromobili VDS con le caratteristiche tecniche di cui all'allegato 1 alla legge 25 marzo 1985, n. 106.
2. L'attestato di volo abilita il titolare alla condotta degli aeromobili VDS, senza trasporto di passeggero e al di fuori di spazi aerei controllati
3. La licenza di Volo Sportivo abilita il titolare al trasporto del passeggero con aeromobili VDS, e, ad eccezione delle classi parapendio e deltaplano, al volo all'interno di spazi aerei controllati e a operare negli aeroporti cd. minori o territoriali ubicati all'interno di spazi aerei controllati nonché negli altri aeroporti autorizzati dalla competente autorità.
4. Gli esami per il conseguimento dei titoli di volo consistono in prove teoriche e pratiche condotte da esaminatori nominati da Aero Club d'Italia.
5. Coloro che sono in possesso di licenze aeronautiche FLC-EASA con abilitazioni al pilotaggio di velivoli o elicotteri o di brevetto di pilota militare, in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno, possono richiedere il rilascio della licenza di cui al comma 3 per la classe di aeromobile corrispondente

previa frequentazione di corso di familiarizzazione, sia teorico che pratico, presso una scuola VDS certificata, con le modalità stabilite nei Regolamenti di cui all'art. 23 comma 2.

6. Possono conseguire i titoli di cui al comma 1, i cittadini comunitari nonché i cittadini dei Paesi terzi, che siano in regola con la normativa nazionale in materia di soggiorno.

7. I cittadini comunitari possono praticare l'attività VDS sul territorio italiano previo possesso di una licenza abilitante a tale attività rilasciata dall'ente omologo dello Stato di appartenenza.

8. I cittadini dei Paesi terzi, possono praticare l'attività di volo VDS sul territorio nazionale previo possesso di una licenza o attestato in corso di validità, rilasciato da una Autorità aeronautica nazionale o dall'ente omologo dello Stato di appartenenza, purché riconosciuto dall'Aero Club d'Italia.

Ai cittadini dei Paesi terzi è comunque consentito partecipare alle gare ed alle manifestazioni organizzate dalla Federazione aeronautica internazionale (FAI) nonché alle relative attività preparatorie ove in possesso della licenza sportiva FAI in corso di validità, rilasciata per il tramite dell'Aero Club nazionale di appartenenza nonché di un attestato abilitante all'attività VDS rilasciato dallo Stato di appartenenza.

9. Ai fini del rilascio dei titoli di cui al comma 1, il richiedente presenta il certificato di idoneità psico-fisica, di cui all'articolo 20, nonché il nulla osta di cui all'articolo 22 ove richiesto, ad eccezione dei titolari di licenza di pilotaggio FCL-EASA.

10. Sono abilitate allo svolgimento di corsi di radiotelefonìa le scuole i cui istruttori sono qualificati secondo le modalità stabilite dai regolamenti di cui all'art. 23 comma 2

11. L'abilitazione al volo in formazione è rilasciata dall'Aero Club d'Italia al pilota in possesso della qualifica di cui al comma 3 con esperienza di almeno 300 ore da Pilota in comando, previo superamento di apposito corso ed esame. È esentato dalla prevista prova d'esame il titolare di brevetto di pilota militare.

12. L'abilitazione al traino di alianti VDS è rilasciata dall'Aero Club d'Italia al possessore della licenza di cui al comma 3, con esperienza di almeno 300 ore da pilota in comando e che ha superato il relativo esame. Il titolare di licenza aeronautica FCL-EASA con abilitazione al traino in corso di validità è esonerato dalla prevista prova d'esame.

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

Art. 20

Accertamento della idoneità psico-fisica

1. Chi intende conseguire l'attestato o la licenza VDS dovrà accertare la propria idoneità psico-fisica attraverso certificazione rilasciata presso una delle strutture sanitarie di cui all'articolo 21, comma 1.
2. I titolari di licenza aeronautiche FCL-EASA in possesso della prescritta certificazione medica, sono esonerati dagli obblighi di cui al comma 1.

Art. 21

Organismi preposti al rilascio della certificazione medica - requisiti richiesti

1. La prima certificazione medica di idoneità psico-fisica ai fini dell'attività VDS è rilasciata da un Istituto di Medicina Aerospaziale o da una Unità Sanitaria Locale o da un medico AME, o da un medico specializzato in medicina dello sport, ovvero in medicina aeronautica e spaziale secondo i requisiti previsti dall'allegato 1.
2. Chi intende conseguire l'attestato per la classe VDS-120, nonché per le classi parapendio e deltaplano, deve essere in possesso di certificazione medica di idoneità all'attività sportiva non agonistica rilasciata dal medico di base, comprensiva di accertamento del visus.
3. Successivamente, con cadenza biennale, ovvero quinquennale per i titolari di attestato o licenza VDS volo libero o VDS-120 il pilota in possesso di attestato o licenza sportiva VDS e certificazione medica di idoneità all'attività sportiva non agonistica rilasciata dal medico di base, comprensiva di accertamento del visus, trasmette all'AeCI dichiarazione di sussistenza dei requisiti medici allegando la relativa certificazione.
4. La certificazione del rinnovo della sussistenza dei requisiti psico-fisici è trascritta dall'AeCI sul titolo di volo
5. La certificazione medica potrà essere effettuata 45 giorni prima della scadenza e trasmessa all'AeCI senza perdere giorni di validità
6. Il pilota titolare di licenze FCL-EASA, nonché il pilota militare, con certificazione medica in corso di validità, ai fini dei commi 1 e 2 trasmette alla scadenza all'AeCI copia della certificazione medica.

Art. 22

Nulla osta del Questore

1. Per il rilascio della licenza di idoneità al pilotaggio di aeromobili VDS provvisti di motore, il richiedente, ad eccezione del titolare di licenza di pilotaggio FCL-

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

2. I cittadini dei Paesi terzi non residenti, in possesso di licenza equivalenti abilitante al pilotaggio VDS a motore rilasciato dal competente ente dello Stato di appartenenza, qualora intendano praticare sul territorio nazionale attività di VDS a motore con un aeromobile immatricolato presso altra autorità nazionale non aderente alla Unione Europea per un periodo eccedente giorni trenta devono richiedere nulla osta del Questore competente per il luogo ove ha inizio l'attività VDS.

3. Sono esentati dalla presentazione del nulla osta i richiedenti l'attestato per la classe VDS-120

Capo IV

Attività preparatoria e didattica

Art. 23

Attività preparatoria per il conseguimento di attestati e licenze di idoneità e regolamenti tecnici dell'Aero Club d'Italia

1. L'attività teorico-pratica per il rilascio dell'attestato e della licenza di idoneità al pilotaggio di aeromobili VDS nonché delle qualifiche e delle abilitazioni di cui al presente regolamento, è svolta nelle scuole di volo certificate dall'Aero Club d'Italia presso gli Aero Club federati e gli Enti aggregati.

2. L'Aero Club d'Italia definisce con propri regolamenti, approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito l'ENAC:

- a) i programmi didattici dei corsi di volo;
- b) le materie di insegnamento teorico;
- c) gli addestramenti e abilitazioni per differenze;
- d) l'abilitazione al trasporto passeggero per i possessori di attestato VDS;
- e) il corso per la radiotelefonia;
- f) i riconoscimenti di titoli e abilitazioni aeronautiche;
- g) i crediti formativi per l'acquisizione di attestati o licenze per diversa classe di aeromobili VDS;
- h) le modalità e i criteri per l'effettuazione dei corsi per i titoli di istruttore e istruttore esaminatore VDS;
- i) i requisiti per il mantenimento dei titoli di volo;
- j) i requisiti per il riconoscimento delle scuole di volo con particolare riferimento all'organizzazione, al personale, alle infrastrutture, agli ausili didattici, alle modalità di svolgimento degli esami, alle modalità di

- accertamento e di mantenimento dei requisiti richiesti;
k) i corsi per piloti diversamente abili

3. L'attività di Scuole di Volo VDS certificate o autorizzate da altre autorità nazionali è consentita solo previa autorizzazione rilasciata da AeCI, sentite le eventuali Scuola di Volo già certificate sul territorio interessato

Art. 24 **Ammissione ai corsi**

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

- a) età non inferiore ad anni diciotto oppure ad anni sedici, previo consenso reso nelle forme di legge, da parte di chi che ne esercita la responsabilità genitoriale. Nelle classi parapendio e deltaplano il limite di cui sopra non può essere inferiore ad anni quattordici previo consenso reso nelle forme di legge, da parte di colui che ne esercita la potestà genitoriale.
- b) certificazione medica di idoneità psico-fisica in corso di validità rilasciata da uno degli organismi di cui all'articolo 21;
- c) attestazione di richiesta del nulla osta del Questore, di cui all'articolo 22 ove previsto;

Art. 25 **Programmi dei corsi**

1. I programmi didattici dei corsi approvati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 23, comma 2, comprendono lezioni di teoria ed esercitazioni pratiche.

2. Ai fini del conseguimento degli attestati e delle licenze di cui all'art. 23, comma 1, l'addestramento degli allievi non titolari di attestati o licenze di volo non può essere inferiore a:

- a) 16 ore di addestramento al volo e 33 ore di lezioni di teoria, per il conseguimento dell'Attestato di pilota VDS per aeromobili ad ala fissa e autogiro;
- b) 12 ore di addestramento al volo e 20 ore di lezioni di teoria, per il conseguimento della Licenza di Volo Sportivo per aeromobili ad ala fissa e autogiro successivi al conseguimento dell'attestato di cui alla lett.a);
- c) 33 ore di addestramento al volo e 35 ore di lezioni di teoria, per il conseguimento dell'attestato di pilota VDS per aeromobili VDS ad ala rotante;
- d) 12 ore di addestramento al volo e 20 ore di lezioni di teoria, per il conseguimento della licenza di Volo Sportivo per aeromobili VDS ad ala

rotante successivi al conseguimento dell'attestato di cui alla lett. c);

e) addestramento al volo su velivolo biposto fino alla riconosciuta attitudine al volo da solo pilota. Successivamente, per velivoli tre assi ad ala fissa almeno quattro decolli e atterraggi da solo pilota sul medesimo velivolo biposto nonché almeno 30 decolli e atterraggi su velivolo della classe VDS-120, e 33 ore di lezioni di teoria per il conseguimento dell'attestato di pilota VDS per aeromobili della classe VDS120. Sono esentate dal volo da solista con velivolo biposto le classi VDS120 paracarrello, paramotore e pendolare.

f) 12 ore di addestramento al volo e 33 ore di lezioni di teoria per il conseguimento dell'attestato di pilota VDS per aeromobili pendolari e paracarrello con peso a vuoto superiore a kg 120;

g) 8 ore di addestramento al volo e 20 ore di lezioni di teoria per il conseguimento della licenza di pilota sportivo per aeromobili pendolari e paracarrello con peso a vuoto superiore a kg 120 successivi al conseguimento dell'attestato di cui alla lett. f);

h) 20 ore di addestramento al volo e 33 ore di lezioni di teoria per il conseguimento dell'attestato di pilota VDS per aeromobili deltaplano e parapendio;

i) 10 ore di addestramento al volo e 10 ore di lezioni di teoria per il conseguimento della licenza di volo sportivo VDS per aeromobili deltaplano e parapendio.

3. Il programma didattico per il corso di addestramento al pilotaggio di aeromobili VDS-VTOL è definito con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui all'art. 23, comma 2.

Art. 26

Attestato di istruttore e di istruttore esaminatore VDS

1. L'attestato di istruttore VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia ai candidati che abbiano superato le prove d'esame a seguito del corso istituito presso le scuole di volo certificate all'uopo autorizzate, o dallo stesso Aero Club d'Italia, con le modalità e i criteri stabiliti dal Regolamento di cui all'art. 23 comma 2. Il programma del corso comprende anche lezioni di didattica e tecnica di insegnamento.

2. Il candidato al corso di cui al comma 1, deve essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) età non inferiore ad anni ventuno;
- b) diploma di scuola media superiore;
- c) licenza d'idoneità al pilotaggio VDS rilasciata da almeno cinque anni o a tre anni nel caso delle classi parapendio e deltaplano di cui all'art. 2 lett. b)
- d) attestazione resa nelle forme previste dal DPR 445/2000 e s.m.i. di avere esercitato attività di pilota responsabile ai comandi di aeromobili VDS con

esperienza di almeno trecento ore di volo da pilota in comando, allegando le pertinenti pagine del libretto di volo;

3. I titolari di licenza di Flight Instructor (FI) EASA in corso di validità, o scaduta da non oltre un anno, sono esentati dagli obblighi di cui ai precedenti commi e possono richiedere all'AeCI la conversione del titolo per la classe di aeromobile corrispondente dopo aver frequentato un corso di familiarizzazione presso una scuola VDS certificata secondo i programmi previsti dal regolamento di cui all'art. 24 comma 2

4. Gli istruttori VDS frequentano, con cadenza almeno triennale, un corso di aggiornamento teorico-pratico indetto dall'Aero Club d'Italia anche a fini di valutazione del mantenimento delle competenze e delle capacità operative. La mancata partecipazione ai corsi di aggiornamento o la valutazione negativa sul mantenimento delle competenze comporta la sospensione della validità dell'attestato di istruttore da parte dell'Aero Club d'Italia.

5. La licenza di istruttore esaminatore VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia ai candidati che abbiano superato le prove d'esame a seguito del corso istituito dallo stesso Aero Club d'Italia, con le modalità e i criteri stabiliti dal Regolamento di cui all'art. 23 comma 2.

6. Possono richiedere la partecipazione al corso di cui al comma 5 gli istruttori VDS in possesso dei seguenti requisiti:

- a) essere titolare di attestato di istruttore VDS da almeno tre anni;
- b) avere esercitato effettivamente le funzioni di istruttore VDS comprovata dalla presentazione alla prova di esame pratica di almeno 20 allievi

7. I titolari di licenza di Flight Examiner (FE) EASA in corso di validità, o scaduta da non oltre un anno, sono esentati dagli obblighi di cui ai precedenti commi e possono richiedere all'AeCI la conversione del titolo per la classe di aeromobile corrispondente dopo aver frequentato un corso di familiarizzazione presso una scuola VDS certificata secondo i programmi previsti dal regolamento di cui all'art. 23 comma 2

8. L'Aero Club d'Italia iscrive gli istruttori e gli istruttori esaminatori nei relativi albi.

Capo V

Assicurazione

Art. 27

Obbligo di assicurazione per danni a terzi

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

2. I piloti degli aeromobili per il volo libero possono svolgere attività di volo nello spazio aereo italiano previa stipula di contratto di assicurazione per la responsabilità civile per i danni da essi prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo, e per i danni prodotti al passeggero
3. L'obbligo assicurativo di cui al comma 1, sussiste anche per il proprietario che non utilizza personalmente l'aeromobile VDS.
4. Colui che utilizza un aeromobile VDS, di cui non sia proprietario, deve accertarsi prima dell'inizio del volo, che l'aeromobile medesimo sia coperto da polizza assicurativa.
5. I corsi preparatori per il conseguimento delle idoneità di cui all'articolo 23, possono svolgersi soltanto previa stipula di copertura assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami, con un massimale non inferiore un milione di euro per persone, animali o cose, fermo restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi.

Art. 28

Requisiti della copertura assicurativa

1. Il contratto di assicurazione per gli aeromobili VDS, stipulato nel rispetto della normativa comunitaria vigente in materia e in particolare, ove applicabile, del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 e successive modifiche deve prevedere:
 - a) l'estensione della copertura assicurativa anche ai voli effettuati, con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la sua volontà, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;
 - b) l'estensione della copertura anche ai danni arrecati per colpa grave;
 - c) l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato;
 - d) il divieto per l'assicuratore di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale assicurato, eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;
 - e) l'estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.
4. Il contratto di assicurazione stipulato dai piloti degli aeromobili per il volo libero, oltre alle disposizioni di cui al comma 1, lettere b), c), d) ed e), prevede un massimale per i danni a terzi anche a seguito di urto o collisione in volo non inferiore ad un milione e seicentomila euro.
5. Il passeggero dell'aeromobile VDS è sempre considerato terzo danneggiato.

Art. 29

Obbligo di assicurazione nel caso di gare e manifestazioni

1. L'organizzatore di gare e di manifestazioni sportive alle quali partecipano aeromobili VDS stipula, preliminarmente, un contratto assicurativo per la responsabilità civile propria, dei direttori e degli ufficiali di gara, per i danni arrecati alle persone ed alle cose.
2. Sono fatte salve le regole generali in materia di assicurazione obbligatoria di cui agli articoli 27 e 28.

Capo VI

Disposizioni transitorie e finali

Art. 30

Disposizioni transitorie

1. I titolari di attestato VDS "Avanzato" rilasciato ai sensi dell'art.11, comma 9, DPR 133/2010, con abilitazione alla radiotelefonia e al trasporto del passeggero richiedono il rilascio di licenza di volo sportivo entro la data di prima scadenza della certificazione medica, esercitando fino a quella data le prerogative consentite dalla Licenza Sportiva VDS.
2. I titolari di attestato VDS possono richiedere il rilascio della licenza VDS previa frequentazione del corso a tal fine previsto dai Regolamenti di cui all'art. 23, comma 2 presso una scuola di volo certificata dall'AeCI.
3. I Regolamenti di cui all'art. 23 comma 2 stabiliscono i crediti e le modalità in relazione alle abilitazioni possedute dal pilota titolare di attestato VDS.
4. Gli apparecchi VDS già qualificati "avanzati", con manutenzione in corso di validità, hanno le prerogative previste dall'art. 17, comma 1.
5. Al fine di esercitare le prerogative previste dall'art. 17, comma 1, gli apparecchi VDS privi della qualifica di "avanzato" ai sensi dell'art. 8 del DPR 133/2010 già identificati ai sensi dell'art. 7 del DPR 133/2010, devono soddisfare i requisiti previsti o dagli artt. 6, commi 1 o 2, o art. 10 commi 3 e 4 nel caso di aeromobili VDS autocostruiti o ricostruiti, ovvero art. 11, commi 2 e 3 nel caso di aeromobili VDS "orfani". Devono altresì soddisfare i requisiti di cui all'art. 12 commi 2 e 2 nonché all'art. 9 qualora si tratti di aeromobili VDS soggetti a modifica maggiore.
Il proprietario dovrà altresì depositare il manuale di volo, il manuale di manutenzione e il programma di manutenzione nonché attestare, nelle forme dell'autocertificazione che la manutenzione è stata eseguita secondo il programma predetto.
6. Fuori dai casi di cui al comma 5, le disposizioni degli articoli 9,; 11 comma 3;

12, commi 2 e 3, 14, non si applicano agli apparecchi VDS identificati prima dell'11 settembre 2018 non qualificati "avanzati". Le eventuali modifiche maggiori vanno comunque comunicate tempestivamente all'Aero Club d'Italia.

7. Gli apparecchi VDS non qualificati avanzati, qualora il proprietario non proceda ai sensi dei commi 5 e 6 del presente articolo, non possono esercitare le prerogative di cui all'art. 17

8. I candidati istruttori di volo che hanno acquisito i requisiti necessari in vigore del DPR 133/2010 possono iscriversi ai corsi di cui all'art. 27, comma 1.

9. Gli istruttori esaminatori VDS con titolo in corso di validità dovranno richiedere la convalida del proprio titolo, subordinato alla frequentazione del corso e a esame di verifica del mantenimento dei requisiti, secondo le modalità stabilite dal Regolamento di cui all'art. 23, comma 2

10. Fino alla emanazione di un nuovo elenco degli aeroporti di cui all'art. 17 comma 1, resta in vigore la normativa già inserita in AIP Italia per le attività autorizzate e prerogative dei VDS "Avanzati"

Art. 31 Disposizioni finali

1. È abrogato il decreto del Presidente della Repubblica del 9 luglio 2010 n.133
2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono apportate le successive modificazioni ed integrazioni al presente regolamento.
3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Alle attività ivi previste, le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.
4. Il presente decreto entra in vigore il novantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo, a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

