

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO LIBERO

Via Salbertrand, 50 – 10146 TORINO

Tel. 011.744991 – Fax 011/752846



**A TUTTI I PRESIDENTI DI ASSOCIAZIONI SPORTIVE DI
VOLO LIBERO, ENTI AGGREGATI ED AEROCLUB**

A TUTTI I PILOTI

Vicenza, 20 agosto 2010

NUOVO D.P.R. PER IL VDS “Flight Level 195”!!!!

Il Presidente della Repubblica, a seguito di approvazione del Consiglio dei Ministri, ha promulgato il nuovo DPR che andrà a sostituire tra qualche mese (presumibilmente da novembre) l'ormai “vecchio” DPR 404 che, sino ad ora, ha costituito la nostra principale “legge del volo”.

ENTRERA' IN VIGORE, A META' NOVEMBRE 2010, PERTANTO, IL DPR 133 DEL 9 LUGLIO 2010: NUOVA LEGISLAZIONE DEL VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO

Grazie alla FIVL, ma soprattutto grazie al vostro sostegno dato alla Federazione Italiana Volo Libero, sia economico (con le iscrizioni) che, soprattutto, di rappresentatività (con la vostra partecipazione e vicinanza alla federazione), siamo riusciti ad essere presenti nella commissione di lavoro che ha portato alla formulazione del testo e ad ottenere, in tal modo, risultati apprezzabili.

La commissione alla quale FIVL ha preso parte era formata, in un primo momento, da ENAC, ENAV, AERONAUTICA MILITARE, AECI, UNICA e FIVL. Coordinare tutte queste realtà non è semplice ed il testo che ne uscì fu ovviamente frutto di un compromesso. Ne uscì un discreto testo normativo. Successivamente, il testo è stato portato ai vari Ministeri (Interno, Trasporti ecc. ecc.) ed è stato oggetto di ulteriori modifiche, alcune delle quali sono state “subite” senza che potessimo dire la nostra: ad esempio, in sede interministeriale è stato riesumato il “nulla osta” che in commissione era stato tolto e sostituito da un iter assai più semplice ed immediato, è stato reso obbligatorio il diploma di scuola superiore per l'ammissione dei nuovi istruttori ecc.. Dopo tale fase, il decreto è passato dal Consiglio dei Ministri e dal Consiglio di Stato, dove è stato ulteriormente rimaneggiato, anche a livello stilistico.

Possiamo affermare che, tutto sommato, messi i pesi sulla bilancia, **questo testo di legge è per noi sostanzialmente migliorativo rispetto al DPR 404/08**, anche in considerazione delle funeste premesse iniziali, quando, appena eletto presidente

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO LIBERO

Via Salbertrand, 50 – 10146 TORINO

Tel. 011.744991 – Fax 011/752846

della federazione, pretesi (con successo fortunatamente) di poter partecipare ai lavori.

La principale novità che ci riguarda è data dal fatto che, finalmente, avremo LE QUOTE PER VOLARE LECITAMENTE: “FL 195” !!!

Il nostro volo sarà regolato principalmente dalle regole del volo VFR (Visual Flight Rules) **e dalle Regole dell’Aria ENAC**. Ciò significa che, in buona sostanza, negli spazi aerei non controllati e liberi (spazi “G” - Golf) potremo volare sino a FL 195. Sotto la quota FL 195 (**circa 6000 metri**) sarà possibile infatti volare liberamente con delta e para (fuori dalle nuvole ed in condizioni di visibilità).

In buona sostanza è **per noi abolita la regola della quota massima di 500 piedi dal terreno (1000 nei week end)**, che rimarrà in vigore solo per gli apparecchi ultraleggeri a motore non “avanzati”. **Beninteso, sempre nel rispetto dei CTR, ATZ, Aerovie ecc.**).

Il prossimo passo, consequenziale, sarà quello di farci riconoscere la precedenza in volo nei confronti di qualsiasi apparecchio a motore e rispetto agli alianti. In questo senso esiste già un accordo con ENAC.

Sono aboliti anche i divieti di sorvolo previsti dal DPR (anche questi si applicheranno infatti solo per il motore) poiché per il VL **si applicheranno i divieti di sorvolo di cui alle regole dell’Aria, che sono più permissivi** . Invero, l’unico divieto di sorvolo applicabile al volo libero sarà di volare al di sopra di aree abitate di città e paesi, su insediamenti o assembramenti di persone all’aperto. Ma **ivi si potrà volare comunque ad un’altezza tale da consentire, in caso di emergenza, un atterraggio senza porre in pericolo persone o beni al suolo**. In buona sostanza, potremo sorvolare agglomerati di case, centri abitati, dighe centrali elettriche, stabilimenti industriali, principali vie di comunicazione, se ad altezza adeguata. Siti di volo come Brescia, ad esempio, sono salvi!

Questa conquista è un successo ottenuto solo ed esclusivamente grazie all’esistenza della FIVL e di tutti voi che avete deciso di farne parte. D’ora in poi, quando vi chiederanno quale sia il motivo per cui è opportuno iscriversi alla federazione, saprete dare una valida risposta in più.

Vediamo assai brevemente, nel dettaglio, cosa cambierà e cosa non è cambiato (purtroppo in molti casi) nel nuovo DPR.

L’art. 2 prevede espressamente, alla lettera d), la definizione di “apparecchio per il volo libero”: *“deltaplano o parapendio ovvero ogni altro mezzo privo di motore impiegato per il volo da diporto o sportivo, con decollo a piedi ...”*. Questa definizione è importantissima perché ci ha permesso di essere finalmente differenziati dagli altri apparecchi (ciò è stato determinate, appunto, per ottenere le “quote”). Discipline come lo Speed Flying entrano ufficialmente nell’alveo del volo libero.

L’art. 3 riformula, con maggior dettaglio, il vecchio articolo 1 del DPR sulla base del quale il pilota è l’unico responsabile del proprio volo. Rimane, pertanto, una buona ancora di salvezza giuridica per organizzatori di gare e manifestazioni.

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO LIBERO

Via Salbertrand, 50 – 10146 TORINO

Tel. 011.744991 – Fax 011/752846

Lo stesso articolo contiene (comma 3) una previsione molto importante. Nel volo libero il passeggero o l'allievo deve attenersi scrupolosamente alle istruzioni impartite dal pilota responsabile. Ciò, tradotto in altri termini, significa che se il passeggero non esegue le istruzioni del pilota (soprattutto in fase di decollo e di atterraggio), potrebbe essere l'unico responsabile di eventuali danni alla sua persona (un bello scricco di responsabilità per il pilota!). Ciò apre la possibilità di dotare il passeggero di un foglio dettagliato di istruzioni scritte sul comportamento che deve adottare in volo per evitare i piccoli o grandi incidenti. La FIVL lavorerà sul punto per preparare un documento guida opportuno.

Ciò che è ancor più importante, in prospettiva, è comunque il riconoscimento che il volo con il passeggero comporta una funzione attiva del passeggero, il quale in qualche modo collabora dunque nell'attività sportiva di volo, con il pilota. In futuro vi sarà modo di approfondire il discorso ma penso che sin d'ora l'obiettivo che ci eravamo prefissi sia stato raggiunto: quello di potere definire i biposti non solo "turistici" ma anche "sportivi" ... le ricadute saranno notevoli sul piano giuridico, fiscale e delle responsabilità! Si tratta di un'altra previsione legislativa da noi fortemente voluta nel decreto, dietro una dicitura apparentemente innocua.

L'art. 4 si occupa dei "sistemi di sicurezza" in volo. Non vi sono grandi novità, salvo il comma 4. Ivi è previsto che, ai fini di agevolare le ricerche in caso di emergenza, il pilota deve dotarsi di un sistema di localizzazione (anche portatile) ovvero deve comunicare la presunta rotta e destinazione del volo ad una terza persona. Non si comprende come ciò potrà essere applicato al VL ... atteso che non consta l'esistenza di alcuna sanzione.

L'Art. 6 ribadisce che in volo libero si può decollare ed atterrare su qualsiasi area idonea, anche occasionale, previo permesso di chi ne dispone ... Bene!

Viene ribadito (art. 7) che per il volo libero non si applicano sistemi di registrazione dei mezzi, né si applicano targhe di sorta.

L'art. 9 riguarda la conduzione dei voli. Ne abbiamo parlato prima, a proposito delle quote e dei sorvoli. Per noi sarà una rivoluzione. Dovremo pertanto rivedere totalmente le regole con le quali abbiamo imparato a volare. **La FIVL istituirà, per tempo, degli stages e predisporrà delle "guide pratiche" contenenti tutte le istruzioni ed i chiarimenti. Non significa affatto che avremo la possibilità di volare come e dove vorremo. Dovremo infatti imparare a rispettare determinati limiti che, tuttavia, sono notevolmente più ampi degli attuali.**

Al'art. 10 abbiamo insistito affinché, una volta per tutte, vengano stabilite **le regole di precedenza nel volo in termica**. In buona sostanza esse saranno:

- a) chi gira in termica ha comunque precedenza rispetto agli altri piloti;
- b) il senso di rotazione lo stabilisce chi per primo entra in termica;
- c) chi sale più veloce dal basso ha diritto di precedenza rispetto a chi sale meno velocemente.

All'art. 11 vengono previste le norme riguardanti il conseguimento dell'attestato di volo. Le principali novità sono che:

- i cittadini europei possono volare in Italia con il loro attestato nazionale;
- i cittadini europei residenti in Italia possono conseguire l'attestato liberamente (gli extracomunitari previa verifica della regolarità del soggiorno in Italia);

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO LIBERO

Via Salbertrand, 50 – 10146 TORINO

Tel. 011.744991 – Fax 011/752846

- rimane come prima la disciplina per i cittadini extraeuropei (necessità della tessera FAI per le gare e l'attività ad esse preparatoria se non sono stati stipulati accordi bilaterali tra AECI e NAC di provenienza).

Anche qui vi saranno ricadute ... che potrebbero essere positive. Vedremo nel dettaglio nei prossimi mesi.

Per quanto attiene al nulla osta, purtroppo nulla è cambiato (ci eravamo andati molto vicini ma il Governo non ne ha voluto sapere per ragioni di antiterrorismo).

Non si parla più di rinnovo della visita medica, ma di registrazione della nuova visita nell'attestato di volo. Le scadenze rimangono biennali per piloti ed annuali per istruttori al di sopra del 40 anni di età.

La visita medica avrà qualche rigore in più (che sarà determinato con un allegato al DPR). Pare infatti che verrà richiesto l'esame urine "stick" ad ogni rinnovo (attenzione ad alcol e droghe, pertanto) e che sarà necessario l'elettrocardiogramma al primo rilascio e ad ogni rinnovo dopo il compimento del cinquantesimo anno d'età. Le autorità competenti per la visita rimangono invariate.

Per diventare istruttori è necessario il diploma di scuola media superiore (anche in questo caso il Governo non ne ha voluto sapere, poiché la politica statale è quella di incentivazione all'istruzione). Per gli istruttori sarà necessario un corso di aggiornamento ogni 3 anni. Avremo tempo di discuterne.

Per quanto riguarda le assicurazioni (artt. 21 e 22) cambia poco. Il massimale RCT è tuttavia elevato a 1 milione e seicentomila euro (quelli FIVL sono già adeguati pertanto e dunque per noi non cambierà nulla ... attenzione a chi ha fatto assicurazioni diverse perché potrebbero essere scoperti da novembre a dicembre – specialmente alcuni bipostisti che invece hanno l'assicurazione che scade di 365 giorni in 365 giorni: guardate bene i vostri massimali e semmai chiedete l'adeguamento).

In definitiva si tratta del meglio che potevamo ottenere e forse qualcosa in più di quanto ci si potesse attendere. Certamente sarebbe stato l'obiettivo principale quello di avere un DPR solo per il Volo Libero, con minor restrizioni e più snellezza. Tuttavia sono convinto, per come si sono svolti i lavori, che in quella sede non avremmo potuto ottenere l'ampliamento dei limiti di quote e di sorvolo.

Grazie a tutti, pertanto, per il sostegno dato. Tengo a ringraziare anche l'Avv. Luca Biagi e il Prof. Leonardo Di Paola (entrambi di UNICA) perché senza di loro non avremmo potuto né entrare in commissione, né ottenere ciò che abbiamo ottenuto. Ho trovato soprattutto in Luca Biagi un validissimo alleato e sostenitore delle nostre esigenze, nonché un abile negoziatore.

Ci sarà da lavorare tutti parecchio per imparare e divulgare le nuove regole del volo. La FIVL senza dubbio in autunno organizzerà degli stages e degli incontri. Probabilmente dedicheremo un numero speciale della rivista per spiegare le regole del volo ed il nuovo DPR.

Felici voli a tutti

Federazione Italiana Volo Libero
il Presidente
Luca Basso

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO LIBERO

Via Salbertrand, 50 – 10146 TORINO

Tel. 011.744991 – Fax 011/752846