



since 1986

REGOLAMENTAZIONE ITALIANA

AVIAZIONE GENERALE

Oltre alle regole e ai regolamenti di volo che ogni pilota deve conoscere, per volare in montagna e operare su aviosuperfici segnalati o occasionali, si fa riferimento alla Legge del 2 aprile 1968, n. 518 (Legge Gex) sulla liberalizzazione dell'uso delle aree di sbarco e le sue successive modifiche.

Di seguito sono riportate le principali caratteristiche di questa legge, in particolare estratta dall'atto del 1 ° febbraio 2006.

Definizioni:

1. L'aerodromo è un'area adatta all'atterraggio e alla partenza di aeromobili, che non appartiene allo Stato.
2. Campo d'aviazione inclinato AP indica un campo d'aviazione inclinato la cui pendenza, ottenuta dividendo la differenza tra l'altezza più alta e quella più bassa lungo l'asse dell'aerodromo per la sua lunghezza, che supera il 2%.
3. Si considera l'aviosuperficie occasionale qualsiasi area sufficientemente dimensionata per consentire il decollo e l'atterraggio occasionali di un aeromobile.

L'uso di aviosuperfici occasionali da parte di aeromobili è consentito solo per lavori aerei. Per l'utilizzo di aviosuperfici occasionali non sono necessari la figura del gestore, le indicazioni aeroportuali e il supporto antincendio, l'operatore aereo certificato effettua la propria valutazione sull'adeguatezza del campo d'aviazione, in base alle seguenti condizioni, tenendo conto che, in ogni caso, la dimensione dell'aviosuperficie deve essere adeguata all'atterraggio e al decollo dell'aeromobile che si intende utilizzare. L'uso di campi di aviazione occasionali è consentito **anche per la pratica del volo in montagna in attività diverse dai trasporti pubblici.**

Al fine di determinare l'adeguatezza dell'aviosuperficie occasionale, il pilota effettua un volo di ricognizione che garantisce il rispetto delle seguenti condizioni:

- l'altimetria del campo di aviazione e le condizioni del terreno che devono essere adatte per atterraggi, decolli e manovre a terra;
- l'esistenza di uno spazio privo di ostacoli che circonda l'aviosuperficie allo scopo di decollare e atterrare in sicurezza;
- gli ostacoli che possono essere presenti lungo il percorso di decollo e di atterraggio devono essere tali da poter essere superati con i margini di sicurezza previsti dalle norme generali, sia durante l'atterraggio che il decollo;
- l'area deve essere libera da tutte le persone, animali o oggetti che potrebbero interferire con le operazioni;
- si deve evitare che il decollo e l'atterraggio sorvolino villaggi, insediamenti e raduni di persone.

L'uso di aviosuperfici occasionali è limitato al volo con partenza e destinazione all'interno del territorio nazionale, senza scali in un altro territorio dello stato.

L'uso di campi di aviazione occasionali situati su una proprietà privata è soggetto al consenso del proprietario; se le aviosuperfici occasionali si trovano in un'area di proprietà dello Stato o delle autorità pubbliche, l'uso è soggetto all'autorità amministrativa competente.

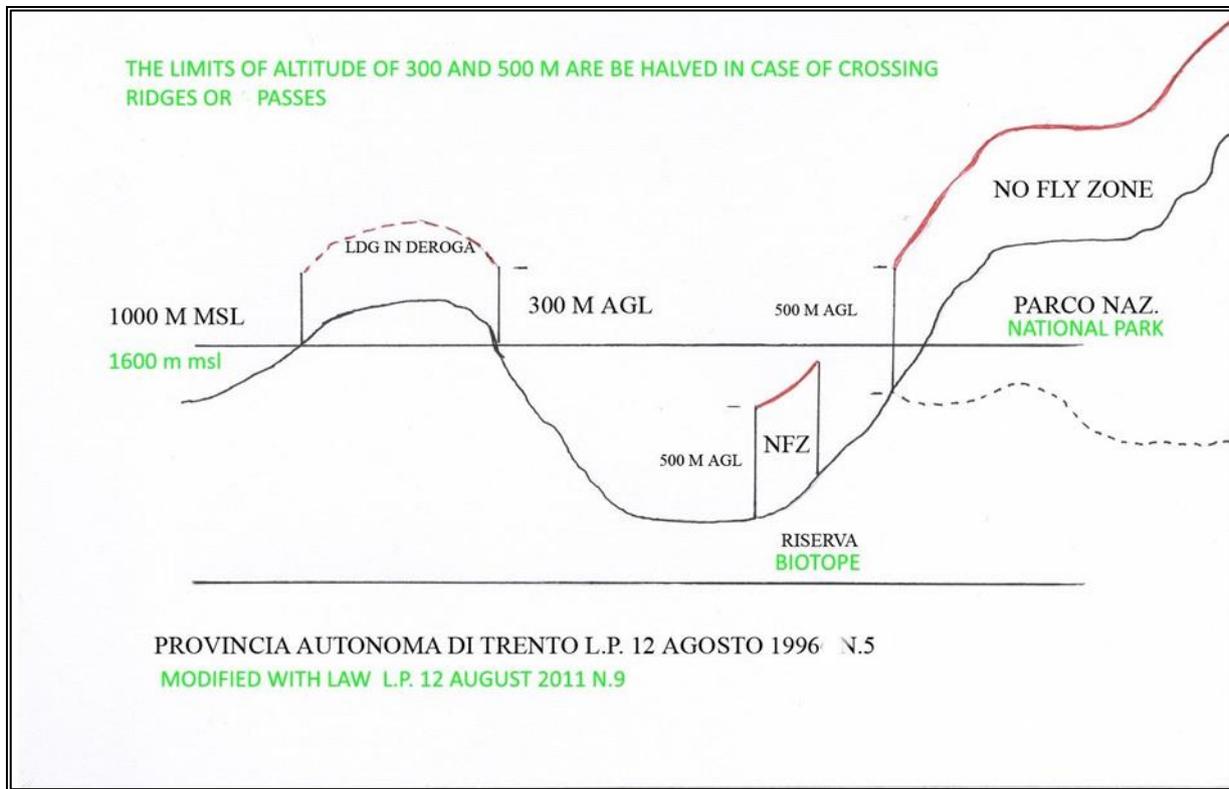
Il pilota è responsabile del rispetto delle normative locali relative all'uso del suolo e alla protezione dell'ambiente.





since 1986

Nel territorio trentino è vietato volare ad un'altezza di 1600 m oppure sopra 300 o (sopra i Parchi) 500 m, dal suolo. È prevista una deroga per l'addestramento nelle scuole di montagna e per i piloti MOUNTAIN per mantenere le abilitazioni.



1. Prima di iniziare un volo verso una aviosuperficie occasionale, il pilota deve trasmettere alla direzione dell'aeroporto e al dipartimento di polizia responsabile dell'area in cui si trova l'aviosuperficie di destinazione, le seguenti informazioni:

- a) aeroporto o aviosuperficie di partenza;
- b) coordinate geografiche dell'aviosuperficie di destinazione o, se ciò non è possibile, la posizione in cui si trova l'aviosuperficie di destinazione;
- c) il tipo, la registrazione e il nome dell'aeromobile;
- d) orario stimato di partenza
- e) orario previsto di arrivo
- f) nome del pilota in comando / numero di licenza
- g) numero di passeggeri
- h) natura dell'attività aerea che verrà svolta sull'aviosuperficie di destinazione e relativo periodo di tempo.

2. La cancellazione o il ritardo del volo superiore a sessanta minuti dal decollo previsto devono essere immediatamente comunicati alle autorità sopra menzionate.

3. Le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si applicano anche al trasferimento di voli su aviosuperfici con origine o destinazione, senza scali intermedi, all'interno della Comunità europea. Per questi voli, le informazioni di cui al paragrafo 1 devono essere fornite anche alle autorità doganali con almeno 12 ore di anticipo.





since 1986

Disposizioni generali:

1. Il pilota effettua operazioni di volo su campi di aviazione sotto la propria responsabilità ed è tenuto a rispettare le regole e le procedure contenute nelle pubblicazioni nazionali di volo appropriate e tutte le limitazioni e i requisiti prescritti dalle autorità competenti.
2. L'attività aerea sui campi di aviazione dovrebbe essere svolta a contatto visivo con il suolo, in condizioni meteorologiche non inferiori a quelle prescritte per il volo visivo durante le ore diurne.
3. Il pilota è responsabile della conformità alle normative sul controllo del traffico aereo.
- 4. Se l'attività aerea si svolge in montagna o in qualsiasi area in cui non è possibile contattare il controllo del traffico aereo, il pilota deve sintonizzare la radio su 130,00 MHz ed effettuare chiamate periodiche aria-aria, al fine di evitare conflitti di traffico.**
5. L'Autorità per l'aviazione civile può revocare, sospendere o modificare, in conformità con le normative vigenti, le autorizzazioni, le certificazioni e le licenze rilasciate in caso di prova di violazione dei requisiti della presente legge.

Requisiti dei piloti per l'uso di aeromobili su piste di atterraggio.

1. I piloti che intendono utilizzare aeromobili su aerodromi pianificati devono:
 - a) essere in possesso di una licenza di pilota in corso e della certificazione per l'aeromobile utilizzato;
 - b) hanno svolto un'attività minima di 5 decolli e 5 atterraggi sull'aerodromo;
 - c) avere almeno 5 decolli e 5 atterraggi negli ultimi 90 giorni prima della data di utilizzo dell'aerodromo.
2. I piloti che intendono utilizzare aeromobili su aviosuperfici in pendenza devono:
 - a) essere in possesso delle certificazioni delle aviosuperfici inclinate (AP);
 - b) essere in possesso della certificazione per il tipo di velivolo utilizzato;
 - c) avere almeno 5 decolli e 5 atterraggi negli ultimi 90 giorni prima della data di utilizzo dell'aviosuperficie.
3. I piloti che intendono utilizzare aeromobili su aviosuperfici coperti di neve o ghiacciati devono:
 - a) essere in possesso della certificazione per l'uso di aviosuperfici coperti di neve o ghiacciati;
 - b) essere in possesso della certificazione per il tipo di velivolo operato;
 - c) avere almeno 5 decolli e 5 atterraggi negli ultimi 90 giorni prima della data di utilizzo dell'aerodromo.

EASA FCL.815 Mountain Rating

(a) Prerogative.

Le prerogative del titolare di una abilitazione al volo in montagna sono quelli di condurre voli con velivoli o TMG da e verso le superfici designate come tali che richiedono tale classificazione dalle autorità competenti designate dagli Stati membri.

L'abilitazione iniziale al volo in montagna può essere ottenuta su:

- (1) ruote, per garantire la possibilità di volare da e verso tali superfici quando non sono coperte da neve; o
- (2) sci, per garantire la possibilità di volare da e verso tali superfici quando sono coperte da neve.





since 1986

(3) Le prerogative dell'abilitazione iniziale possono essere estese sia alla ruota che agli sci quando il pilota ha intrapreso un corso di familiarizzazione aggiuntivo appropriato, tra cui istruzioni teoriche e addestramento di volo, con un istruttore di volo in montagna.

(b) Corso di formazione. I richiedenti un'abilitazione al volo in montagna devono aver completato, entro un periodo di 24 mesi, un corso di istruzione teorica e addestramento di volo presso un'ATO. Il contenuto del corso deve essere adeguato alle prerogative richieste.

(c) Test di abilità. Dopo il completamento dell'addestramento, il richiedente deve superare un test di abilitazione con una FE abilitata a tale scopo. Il test di abilitazione deve contenere:

(1) un esame verbale delle conoscenze teoriche;

(2) 6 atterraggi su almeno 2 diverse superfici designate come richiedenti una valutazione della montagna diversa dalla superficie di partenza.

(d) Validità. L'abilitazione al volo in montagna è valida per un periodo di 24 mesi.

(e) Riconvalida. Per il rinnovo dell'abilitazione, il richiedente deve:

(1) aver completato almeno 6 atterraggi in montagna negli ultimi 24 mesi; o

(2) superare un controllo di competenza. Il controllo di competenza deve essere conforme ai requisiti di cui alla lettera c).

(f) Rinnovo. Se il rating è scaduto, il richiedente deve soddisfare il requisito di cui alla lettera e) (2).

VOLO DA DIPORTO SPORTIVO (ITALIA)

Lo standard di riferimento per il volo ultraleggero è la legge del 25 marzo 1985 n. 106 e la sua attuazione DPR n. 133 del 09.07.2010.

Questa legislazione non fa alcuna distinzione tra campi di aviazione, campi, piste di atterraggio in pendenza o in aereo, quindi non sono previste certificazioni speciali.

In particolare, l'articolo 3, primo comma del DPR 133 recita: "Il pilota responsabile dell'aeromobile VDS, in conformità con le normative locali, i requisiti dell'ENAC, l'autorità dei servizi del traffico aereo, prima dell'inizio del volo, dovrebbe soddisfare le esigenze psicologiche e condizioni fisiche, condizioni meteorologiche, efficienza dell'aeromobile e delle attrezzature necessarie per il tipo di volo che intende effettuare, adottando, sulla base della sua formazione e di tutte le altre circostanze di tempo e luogo, tutte le misure appropriate per garantire che il volo non mette a repentaglio la sua sicurezza e quella degli altri".

L'articolo 6 del primo comma del DPR 133 recita: "Il decollo, l'atterraggio può essere effettuato su qualsiasi area adatta, compresi campi di aviazione, eliporti e la superficie dell'acqua certificata da ENAC, nonché aree occasionali ai sensi delle normative vigenti, con il consenso dell'operatore dell'area o che possono disporre dell'uso, ad eccezione di eventuali restrizioni poste dalle autorità civili e militari competenti. "

Ciò significa che, una volta ottenuta l'autorizzazione per utilizzare l'area, è sua responsabilità effettuare un'attenta ispezione per valutare le condizioni e le caratteristiche dell'area.

Con qualsiasi aereo usato per volare in montagna è una buona regola evitare la vicinanza a scalatori, baite e rifugi per evitare disapprovazioni dell'opinione pubblica per i voli turistici. Meglio rinunciare all'atterraggio ora che non avere l'opportunità di farlo in futuro.

