

Capitolo 4

LEGISLAZIONE

La prima libert  dell'aria   il diritto di un aereo appartenente ad uno Stato Contraente di sorvolare lo spazio aereo di un altro stato contraente senza atterrare. La seconda libert  dell'aria   il diritto di atterrare in uno stato contraente per una fermata tecnica.

L'acronimo JAA deriva da Joint Aviation Authorities.

I confini nazionali sono quelli topografici dello Stato pi  12 miglia di mare.

A bordo dei veivoli sul territorio nazionale vige la legge dello Stato sorvolato. Sopra le acque internazionali vige la legge dello Stato di immatricolazione del veivolo.

Il Giudice puo' sequestrare un aeromobile.

Gli a/m immatricolati in stati NON aderenti al trattato di Schengen, per uscire ed entrare nel territorio nazione, devono usare una aeroporto doganale ed adempiere alle formalita' di polizia e sanitarie.

Le EASA Operations si applicano alle operazioni commerciali di aerei Europei.

REGOLE GENERALI DEL VOLO E REGOLE VFR

OPERAZIONI DI VOLO

PRECEDENZE E SEPARAZIONI

SPAZI AEREI

AEROPORTI - CIRCUITO, SORVOLO

SCRITTE AEROPORTUALI E SEGNALI LUMINOSI

SERVIZI ATS

INFORMAZIONI E ISTRUZIONI ATC

COMUNICAZIONI RADIO, AVARIE

PIANO DI VOLO

AIP

AEROMOBILI - CARATTERISTICHE E DOCUMENTI

Quando un pilota noleggia un aereo da un aeroclub e lui responsabile di accertarsi che le condizioni siano adatte al volo, che l'aereo sia in buone condizioni e siano stati fatti tutti i necessari interventi di manutenzione.

I documenti che devono essere sempre portati a bordo sono:

- Certificato di Navigabilità
- Certificato di Immatricolazione
- Nota di assicurazione
- Licenza di stazione radio
- Manuale di Volo

L'assicurazione di cui si deve tenere a bordo la relativa nota copre i danni causati a persone o cose terzi e alle persone che si trovano a bordo dell'aeromobile.

Il massimale minimo previsto dall'assicurazione dall'assicurazione obbligatoria aeronautica per danni a terzi e/o passeggeri dipende dal numero di persone trasportate, dal peso massimo al decollo e dall'uso dell'aeromobile.

Per un velivolo classificato "turismo" (Tm), la copertura minima per danni a terzi in superficie prevista dall'assicurazione obbligatoria aeronautica è di 1.900.000 Euro.

La nota di assicurazione per danni a terzi in superficie non necessita alcuna validazione.

Il nome del proprietario dell'aeromobile è riportato sul Certificato di Immatricolazione.

L'URA è un ufficio dell'ENAC con compiti di Pubblico Registro Aeronautico ed assegna le marche di immatricolazione ad un velivolo.

Il **Certificato di Immatricolazione** segue la vita dell'aeromobile, finché questo possiede le marche di una nazione. Il Certificato di Immatricolazione perde automaticamente la sua validità quando l'aeromobile viene venduto all'estero. I passaggi di proprietà (esercenze) di un aeromobile vengono trascritti nelle sue pagine interne.

I dati tecnico/operativi di un velivolo sono riportati sul **Manuale di Volo** che è quindi un documento tecnico/operativo. Vi sono riportate le norme del centraggio di un velivolo ed i limiti di impiego dell'aeromobile.

Un aereo in costruzione è sottoposto al controllo di una Divisione tecnica dell'ENAC.

Il **Certificato di Navigabilità** (C.N.) indica principalmente la condizione di aeronavigabilità dell'aeromobile. Il C.N. viene rilasciato dall'ENAC. Indica inoltre l'uso al quale un aeromobile è destinato e la sua categoria di impiego.

Su un aeromobile classificato "SA" (semiAcrobatico) si possono effettuare solo le manovre acrobatiche autorizzate ed indicate nelle specifiche di navigabilità. Su un aereo classificato solo "Sp scuola" (Speciale scuola) NON è possibile fare manovre acrobatiche.

In caso un pilota effettui figure acrobatiche con un velivolo non classificato "acrobatico" la **validità del Certificato di Navigabilità** è sospesa. Il Certificato di Navigabilità di un velivolo scade automaticamente quando si effettua un atterraggio fuori pista, anche se non si è verificato alcun danno.

Se alla scadenza del periodo di validita' del Certificato di Navigabilita', l'aereo si trova all'estero l'aeromobile e' sottoposto ad ispezione presso organi tecnici locali con cui esiste convenzione. In caso l'aeromobile perda i requisiti di nazionalita' il Certificato di Navigabilita' scade contestualmente.

LICENZE E CERTIFICATI MEDICI

La **Licenza di Stazione Radio** viene rilasciata dal Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) e permette, con operatore abilitato, di effettuare comunicazioni radio previste dal Servizio Mobile di Telecomunicazioni Aeronautiche. La Licenza di Stazione Radio e' rinnovata su richiesta dell'interessato. Per poter esercire la Stazione Radio di bordo si deve essere titolare di abilitazione di radiotelefonica limitata associata ad una licenza aeronautica.

Il **Part FCL** e' un documento EASA che tratta dei requisiti per le licenze.

L'**attestato di allievo pilota** e' valido per 2 anni dalla data del rilascio. Se non si consegue la licenza di pilota entro il periodo di validita', puo' essere rinnovato per un numero infinito di volte.

L'eta' minima per il conseguimento dell'attestato di allievo pilota e' di 16 anni. L'eta' minima per il conseguimento della **licenza di pilota privato di veivolo PPL** e' di 17 anni. L'eta' minima per il conseguimento della **licenza di pilota commerciale di veivolo (CPL)** e' di 18 anni.

L'**estensione dell'abilitazione SEP** alle possibili varianti (addestramento per differenze) e' annotata dall'istruttore che ha condotto l'addestramento sul libretto di volo.

L'addestramento per differenze SEP denominato "VP" (elica a passo variabile) richiede almeno 3 ore di volo con istruttore. L'addestramento per differenze SEP denominato "RU" (carrello retrattile) richiede almeno 3 ore di volo con istruttore. L'addestramento per differenze SEP denominato "TW" (ruotino guida posteriore) richiede almeno 4 ore di volo con istruttore.

Le licenze di pilotaggio non hanno scadenza.

Secondo la normativa EASA FCL le **abilitazioni per classe monomotori SEP** sono valide per 2 anni dalla data del rilascio. Le **abilitazioni per classe plurimotori MEP** sono valide per 1 anno dalla data del rilascio.

L'**attivita' minima** prevista per il mantenimento dell'abilitazione per la classe monomotori SEP e' di 12 ore entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione. Il titolare dell'abilitazione per classe per monomotori SEP prima della scadenza deve fare un volo di addestramento della durata di 1 ora con un istruttore di volo. L'incaricato di attestare l'esperienza recente di volo del titolare d'una Licenza di Pilota Privato e' il titolare stesso della licenza.

Se il titolare di un certificato medico deve sottoporsi ad una operazione deve chiedere consiglio ad un **AeMC (Centro AeroMedico)** o ad un **AME (Esaminatore AeroMedico)**. Bisogna informare l'Autorita' di una malattia oltre i 21 giorni di malattia.

Il **certificato medico di seconda classe** rilasciato ad una persona di 30 anni e' valido per 5 anni. Per una persona fra i 40 ed i 50 anni (non compiuti), e' valido per 2 anni. Per una persona di piu' di 50 anni e' valido per 1 anno.

La **JAR-FCL3** tratta delle certificazioni mediche dei piloti.

Non c'e' un numero massimo di tentativi per ridare l'esame teorico.

La dimostrazione di capacita' per il rilascio di una licenza o un'abilitazione si chiama **prova d'esame** (skill test).

Le 5 sezioni della **prova pratica** d'esame sono:

- Pre-flight operations and departure
- General air work
- En-route procedures
- Approach and landing procedures
- Abnormal and emergency procedures.

La prova pratica si puo' ridare 4 volte entro 24 mesi, dopo ulteriore addestramento ed un check col direttore della scuola.

Per ogni **volo solista** di un allievo pilota e' necessaria l'autorizzazione scritta di un istruttore.

INCIDENTI ED INCONVENIENTI
