

NOTA INFORMATIVA



REGOLAMENTO “MEZZI AEREI A PILOTAGGIO REMOTO” PILOTI APR - PROCEDURE DI TRANSIZIONE

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari**. I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Centri di Addestramento APR, Esaminatori, piloti APR</i>
MED	<i>Parzialmente interessato</i>
NAV	<i>Non interessato</i>
OPV	<i>Parzialmente interessato</i>
SEC	<i>Parzialmente interessato</i>

1. INTRODUZIONE

L'Edizione 2 del Regolamento “Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto”, di seguito abbreviato come “Reg.”, introduce un nuovo schema di qualificazione dei piloti basato su centri di addestramento approvati che rilasciano attestati di idoneità al pilotaggio.

La transizione dal preesistente schema è disciplinata nella Circolare LIC 15 (di seguito abbreviata come “LIC 15”).

Durante i primi mesi di attuazione del nuovo impianto normativo sono emersi argomenti che necessitano di soluzioni pratiche e comuni.

2. SCOPO

L'obiettivo di questa NI è fornire informazioni utili per accompagnare e completare il processo di transizione, in materia di addestramento piloti.

3. GRANDFATHER RIGHT ISTRUTTORI

Molti quesiti sono stati posti circa l'applicabilità del *Grandfather Right* di cui alla LIC 15 para 7.1.1 agli istruttori che fino al 30 giugno 2016 hanno erogato addestramento pratico presso i costruttori.

Va innanzitutto chiarito che l'attività di addestramento pratico svolta presso i costruttori nazionali o esteri non era sorvegliata da ENAC e non era pertanto svolta avendo a riferimento le norme del volo da diporto sportivo (VDS).

Per questo motivo le procedure di conversione riportate in LIC 15 para 7.1 per gli attestati di pilota sono diversificate in funzione del titolo in possesso del candidato e i crediti sono massimi solo quando il documento è stato rilasciato da una organizzazione di addestramento riconosciuta (rif LIC 15 para 7.1.(b)).

In NI-2016-007, pto 6.4, si ribadisce infatti che la norma di semplificazione vale solo per le organizzazioni presenti nel pertinente elenco.

Secondo criteri di proporzionalità e le linee di indirizzo che ispirano il Regolamento, è possibile però riconoscere alcuni crediti parziali agli istruttori che hanno svolto addestramento pratico presso i costruttori.

Più precisamente se questi istruttori posseggono un titolo pertinente nel campo della formazione aeronautica (es FI, CRI, TRI, laurea in ingegneria aeronautica), possono ottenere l'attestato di pilota basico (esclusa l'abilitazione CRO) e le abilitazioni FI APR con le seguenti limitazioni:

- 3.1. solo corsi basici per piloti (no corsi per istruttori),
- 3.2. corsi basici per piloti e per istruttori se in possesso anche dell'esperienza definita nella LIC 15, para 6.2.b (100 missioni e 16h nella classe/categoria),

Per i suddetti casi, l'attestato di pilota APR sarà rilasciato riportando nel riquadro annotazioni la dicitura "FI APR NI 2016-009 pto 3.1" o "FI APR NI 2016-009 pto 3.2".

L'esperienza deve essere documentata e registrata nel folder dell'istruttore.

Tranne casi specifici che saranno valutati caso per caso, l'abilitazione CRO può essere conseguita solo attraverso il percorso definito in LIC 15 para 6.1 o 7.1.

Entro il 31/12/2017 dovranno ovviamente essere soddisfatti i restanti requisiti ex LIC 15 para 5.3, 6.1 e 6.2.

Infine si chiarisce che il *Grandfather Right* si applica solo agli istruttori di addestramento pratico. Intenzionalmente la LIC 15 non pone alcun criterio per gli istruttori dell'addestramento teorico che dovranno invece essere definiti dal Centro di Addestramento nel proprio Manuale delle Operazioni.

4. CONVERSIONE TITOLI PILOTA

In cascata alle considerazioni svolte nel precedente paragrafo, il percorso di addestramento pratico da svolgere prima di essere sottoposti ad esame per la conversione dei titoli di cui alla LIC 15, para 7.1.(c), può essere ridotto, a giudizio del Centro di Addestramento, come segue:

- 4.1. fino anche ad essere omesso per la conversione di titolo per operazioni non critiche;
- 4.2. fino anche ad una sola missione per la conversione di titolo con abilitazione CRO per i piloti con esperienza documentata di almeno 72 missioni e 12 h di volo nella classe/categoria

L'esperienza di cui al punto 4.2 deve essere documentata come segue:

- a) il nominativo del pilota deve essere riportato fra quelli elencati nell'autorizzazione rilasciata dall'ENAC,
- b) l'attività di volo individuale deve essere riscontrata dai rapporti annuali dell'Operatore, inviati ad ENAC, e registrata nel Log Book del pilota

Il percorso di addestramento teorico di aggiornamento invece può ridursi alla materia Normativa Aeronautica con cenni di Circolazione Aerea a cui va aggiunto, per l'abilitazione CRO, l'intero programma previsto nell'Allegato B della LIC 15 per la materia Safety e Gestione del Rischio.

Quanto previsto nella LIC 15, para 5.3, circa l'utilizzo di piattaforme *distance learning* si applica anche al percorso di aggiornamento teorico.

Per l'abilitazione CRO, gli elementi teorici aggiuntivi sono poi consolidati nell'addestramento pratico, ancorché ridotto, di cui al precedente punto 4.2.

Si chiarisce infine che in ogni caso (percorso ridotto o pieno) è possibile convertire l'abilitazione CRO solo se il nominativo del pilota è riportato fra quelli elencati nelle autorizzazioni rilasciate dall'ENAC fino al 30/06/2016.. Questa condizione vale anche per gli istruttori che beneficiano del *Grandfather Right* di cui alla LIC 15, paragrafo 7.1.1.

5. ESTENSIONE ABILITAZIONI PILOTA

La LIC 15 disciplina il caso di estensione di classe e categoria prevedendo un percorso abbreviato (12 missioni invece di 30).

Se il pilota possiede l'abilitazione CRO sulla prima classe/categoria per ottenere l'abilitazione CRO sulla seconda classe/categoria dovrà comunque svolgere un percorso aggiuntivo ma abbreviato in 12 missioni invece che 30, tenendo buona la parte teorica sviluppata per la prima abilitazione CRO.

6. DISPONIBILITA' MEZZI PER ADDESTRAMENTO CRITICO

La disponibilità dei mezzi APR è trattata nella LIC 15, para 8.3.

Quando il mezzo APR è in uso per addestramento pratico la responsabilità del volo è dell'istruttore ed in ultimo del Centro.

Il Centro è quindi anche operatore ed è tenuto a rispettare la normativa applicabile.

Di qui la necessità di identificare sin nella domanda gli estremi della dichiarazione o della autorizzazione ai sensi del Regolamento, artt 9.2 e 10.2 quale applicabile.

L'addestramento è però effettuato in scenari simulati e pertanto non è necessario che l'autorizzazione ENAC per operazioni critiche sia intestata al Centro, bensì è sufficiente che ci sia un accordo scritto con il relativo titolare ed una dichiarazione ai sensi dell'art.9.2 del Reg. per l'uso dello specifico mezzo APR, in accordo alle limitazione operative e manutentive contenute nell'autorizzazione.

Quanto sopra non comporta la decadenza dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 11, comma 10, del Reg e soddisfa l'obbligo di comunicazione di cui al comma 11 del medesimo articolo.

7. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente Nota Informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: personale.volo@enac.gov.it

8. VALIDITÀ

Questa Nota Informativa integra le norme di compilazione dell'Attestato di Pilota APR, riportate nella NI-2016-007, e rimane in vigore fino a cancellazione.

Firmato
Il Direttore Regolazione Personale e Operazioni Volo
Marco Silanos