



UFAC, CH-3003 Berna

Ai piloti

- di aeroplani
- di elicotteri
- di alianti
- di aerostati

N. registrazione/dossier: 0 / 5/55/55-99  
Contatto: SB\_Info@bazl.admin.ch  
Ittigen, marzo 2012

## **Informazioni generali concernenti l'entrata in vigore della nuova regolamentazione europea che disciplina il settore delle licenze del personale aeronavigante (parte FCL)**

Gentili signore, egregi signori,

con la presente desideriamo informarvi delle principali modifiche che l'introduzione della nuova normativa europea comporterà nel settore delle licenze del personale aeronavigante.

### **Introduzione**

L'Unione europea (UE) è competente per l'armonizzazione della regolamentazione aeronautica a livello europeo. In virtù del regolamento (CE) n. 216/2008, la Commissione europea ha emanato di recente una regolamentazione di dettaglio che disciplina le licenze del personale aeronavigante ("parte FCL"). Essa entrerà in vigore nei Paesi membri dell'Unione europea l'8 aprile 2012. Gli AMC e i GM (Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-FCL) relativi a questa regolamentazione sono stati pubblicati il 20 dicembre 2011.

Per maggiori informazioni si rimanda alla documentazione pubblicata all'indirizzo:  
<http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

La pubblicazione delle disposizioni tecniche ARA e ORA ancora mancanti, rivolte alle autorità e agli organismi di formazione, è prevista per i mesi di marzo / aprile 2012.

Tuttavia, questa regolamentazione non sarà automaticamente applicabile in Svizzera a partire dall'8 aprile 2012. Sarà ripresa nel diritto svizzero una volta approvata nel quadro del Comitato misto Svizzera-UE. Presumibilmente questa approvazione avverrà nel primo semestre del 2012. L'UFAC prevede pertanto di applicare la regolamentazione a decorrere dal 1° giugno 2012.

Per quel che concerne la terminologia, va precisato che la nuova normativa è emanata dall'Unione europea e non dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) che non ha competenza legislativa. Ciononostante, le nuove regolamentazioni sono spesso designate, almeno in inglese, con l'espressione "EASA-Rules" dato che sono state preparate dall'AESA a cui competono importanti compiti esecutivi per conto dell'UE. Nel presente testo, ai fini di una maggiore concisione, si utilizzerà l'espressione abbreviata anche se di fatto è imprecisa.

### **Per chi ha conseguenze la nuova regolamentazione? Quali licenze sono interessate?**

In futuro, tutte le licenze di pilota di aeroplani, di elicotteri, di dirigibili, di alianti e di aerostati saranno regolamentate conformemente alla normativa UE.

In tutte le categorie d'aeromobile, verrà introdotta la nuova licenza di pilota di aeromobili leggeri (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL). Si tratta di una licenza non conforme alle norme dell'OACI che autorizza a volare esclusivamente nel territorio regolamentato dall'UE.

Nell'**allegato I** al presente scritto figura una panoramica delle licenze AESA a norma della "parte FCL" che saranno ottenibili in Svizzera e l'indicazione dei requisiti minimi per il loro rilascio.

### **Come avviene la conversione delle licenze esistenti in licenze AESA?**

Il periodo di transizione per la conversione delle licenze svizzere esistenti in licenze AESA a norma della "parte FCL" dipende dal tipo di licenza. Per le licenze di pilota d'aeroplani e di elicotteri conformi ai regolamenti JAR-FCL l'AESA ha fissato quale data ultima l'8 aprile 2018. Il passaggio dalle licenze JAR-FCL alle licenze AESA si effettuerà automaticamente a partire dall'entrata in vigore della regolamentazione AESA. I piloti di alianti e i piloti di aerostato avranno tempo fino all'8 aprile 2015 per convertire la loro licenza in una licenza AESA a norma della "parte FCL".

I titolari di licenze di pilota di aeroplani, di elicotteri, di alianti e di aerostati rilasciate conformemente alle norme dell'OACI e all'ordinanza del DATEC concernente le licenze del personale aeronavigante (ex regolamento RPA) dovranno presentare una richiesta di conversione della licenza durante la fase transitoria.

Per quanto possibile e d'intesa con l'AESA, l'UFAC intende concedere i privilegi acquisiti. Tuttavia, i piloti titolari di certe licenze, soprattutto di quelle non conformi alle norme dell'OACI, dovranno necessariamente recuperare determinate parti mancanti della formazione.

L'UFAC raccomanda di presentare la richiesta di conversione della licenza non appena possibile. I moduli di richiesta corredati di requisiti minimi per la conversione saranno pubblicati a tempo debito sul sito Internet dell'UFAC.

**Per le licenze BB e per le cosiddette licenze "based-on" non è prevista alcuna conversione. I diritti relativi a queste licenze non saranno garantiti e le licenze scadranno al termine del periodo transitorio, cioè 8 aprile 2015.**

### **Cosa succede nel caso in cui una formazione è stata iniziata prima dell'entrata in vigore della regolamentazione dell'AESA?**

Le formazioni conformi ai JAR-FCL in corso sono pienamente riconosciute al fine dell'ottenimento di una licenza AESA, a condizione che l'istruzione e gli esami vengano conclusi al più tardi l'8 aprile 2016.

Le formazioni iniziate in vista dell'ottenimento di licenze conformi alle norme dell'OACI e all'ordinanza del DATEC concernente le licenze del personale aeronavigante (RPPL, aerostato e aliante) devono essere concluse al più tardi l'8 aprile 2015 per essere riconosciute al

fine dell'ottenimento di una licenza AESA. Tuttavia, eventuali parti mancanti della formazione dovranno essere recuperate.

## **Principali cambiamenti a seguito della nuova regolamentazione dell'AESA**

Le novità connesse all'entrata in vigore della nuova regolamentazione europea dipendono dalla categoria di licenza. Qui di seguito sono descritte le principali novità.

### **1. Validità delle licenze**

Le licenze a norma della "parte FCL" sono valide a vita e non riportano pertanto alcuna data di scadenza. La limitazione riguarda soltanto la validità delle qualifiche riportata nella licenza (qualifiche di classe, di tipo, di tipo di aliante o di aerostato).

- I piloti titolari di una licenza rilasciata conformemente ai JAR-FCL (aeroplani ed elicotteri) sono interessati solo in minima misura dai cambiamenti: le qualifiche di classe e tipo avranno anche in futuro una validità limitata. Le condizioni di proroga e di rinnovo sono sostanzialmente identiche a quelle previste dai JAR-FCL.
- Per contro, i titolari di una licenza Light Aircraft Pilot Licence (LAPL per gli aeroplani, elicotteri, alianti e aerostati) come pure i titolari di una licenza di pilota di aliante (SPL) o di pilota di aerostato (BPL) saranno confrontati con diverse novità. Sulla licenza non sarà più riportata la validità. Tuttavia, affinché possano essere esercitati i privilegi associati alla licenza è necessario provare la continuità dell'esperienza di volo sugli aeromobili impiegati. Questa esperienza deve essere attestata dall'istruttore nel libretto di volo. Nell'**allegato II** al presente scritto sono riportate le informazioni dettagliate sui requisiti concernenti la continuità dell'esperienza di volo.

In virtù dell'obbligo di vigilanza previsto per legge, l'UFAC rilascerà oltre alla licenza un allegato (attachment) in cui saranno riportate le scadenze determinanti per ogni aeromobile iscritto nella licenza. Alla scadenza indicata, il pilota sarà sollecitato a sottoporre il libretto di volo al controllo ufficiale svolto per accertare la continuità dell'esperienza di volo. Al termine della verifica, il pilota riceverà un nuovo allegato (non soggetto a pagamento di emolumenti) con l'indicazione delle nuove scadenze. L'allegato vale come attestazione ufficiale delle iscrizioni nel libretto di volo.

### **2. Iscrizione di estensioni e qualifiche nazionali nella licenza**

Certe estensioni e qualifiche nazionali finora regolamentate a livello nazionale in futuro non saranno più menzionate in un allegato separato, ma iscritte direttamente nella licenza. Ciò riguarderà tra l'altro anche l'estensione per il volo acrobatico (aeroplani e alianti) e per gli atterraggi in montagna degli aeroplani. Le estensioni e le qualifiche che non sono (ancora) regolamentati dall'AESA per ora continueranno a figurare nell'allegato.

### **3. Certificato medico**

In futuro, per **tutte** le categorie di licenze rilasciate a norma della "parte FCL", cioè anche per le licenze di pilota di alianti dei titolari che non hanno compiuto il 60° anno di età come pure per le licenze di pilota di aerostati, il certificato medico sarà un requisito per l'esercizio dei privilegi della licenza a norma della "parte FCL". Oltre al certificato medico di 1<sup>a</sup> classe per i titolari di una licenza di pilota professionale o di linea e oltre al certificato medico di 2<sup>a</sup> classe richiesto ai titolari di licenze di pilota privato PPL(A/H), SPL e BPL, con l'introduzione della "parte MED" è previsto anche un certificato della classe LAPL per titolari di una Light Aircraft Pilot Licence (LAPL). La differenza sostanziale tra il certificato medico della classe LAPL e il certificato medico di 2<sup>a</sup> classe risiede nel fatto che per i certificati medici LAPL sia i requisiti medici che la frequenza e il contenuto degli esami medici sono meno severi. I certificati medici rilasciati secondo la legislazione attuale sono validi per la relativa categoria fino alla scadenza indicata sulla licenza (anche in combinazione con una licenza AESA a norma della "parte FCL").

#### **4. Competenze linguistiche**

Conformemente a AESA parte FCL, **tutti** i piloti di aeroplani e di elicotteri devono dimostrare di possedere competenze linguistiche (minimo livello 4) per la/le lingua/e impiegate nella radiocomunicazione aeronautica. Questa esigenza si applica anche ai detentori di una licenza LAPL(A) o LAPL(H). Le agevolazioni nazionali non saranno più ammesse.

I detentori di una licenza RPPL che hanno riuscito l'esame di radiotelefonia prima dell'introduzione di AESA parte FCL riceveranno un'iscrizione iniziale del livello 4 senza esame specifico di lingua, analogamente ai detentori di licenze interessati finora. I piloti di a-  
lianti e i piloti di aerostati restano esentati da questo obbligo.

Ciò che cambia per i titolari della licenza interessati è la validità dell'attestazione.

In futuro il livello 4 sarà valido 4 anni per tutte le categorie di licenza (in Svizzera la validità era finora di 4 anni per le licenze soltanto VFR e di 3 anni per le licenze con abilitazione al volo strumentale) mentre il livello 5 sarà generalmente valido 6 anni (in Svizzera la validità era finora di 8 anni per le licenze soltanto VFR e di 6 anni per le licenze con abilitazione al volo strumentale). Per ora il livello di competenze linguistiche 6 continuerà ad avere validità illimitata.

I nuovi termini di validità vincolanti a partire dall'entrata in vigore della normativa AESA saranno applicati a partire dalla prossima valutazione delle competenze linguistiche. Le validità esistenti non saranno né accorciate né prolungate.

#### **5. Formazioni**

Con la nuova normativa AESA, tutte le formazioni teoriche e pratiche dovranno tenersi in una scuola di volo, in una cosiddetta organizzazione di addestramento autorizzata "Approved Training Organisation" (ATO). Lo studio individuale della parte teorica, finora ammesso per il conseguimento di licenze di pilota privato, di pilota d'alianti e di pilota di aerostati, non sarà più consentito in futuro. Bisognerà in ogni caso seguire un corso in una ATO. Non sarà neppure possibile ripartire la formazione e l'esame su più Stati. L'esame (teoria o pratica) deve aver luogo nello stesso Paese in cui è stata svolta la formazione. Sulla pagina Internet dell'UFAC verrà pubblicato a tempo debito un elenco dei centri ATO.

L'UFAC provvederà ad aggiornare continuamente le informazioni pubblicate sul sito Internet e a fornire informazioni approfondite alle cerchie interessate quali gli organismi di formazione e il personale aeronautico. Per ulteriori informazioni concernenti la "parte FCL", ARA e ORA si prega di consultare i rinvii sottostanti.

Regolamento (CE) 1178/2011:

<http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2011:311:SOM:EN:HTML>

La "ED Decision 2011/016/R" e il relativo allegato sono consultabili alla pagina Internet dell'AESA:

<http://easa.europa.eu/agency-measures/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-material.php#SKPI>

Distinti saluti

Ufficio federale dell'aviazione civile

Roland Steiner, Vicedirettore

Ueli Herren

Capo Divisione Sicurezza delle operazioni  
di volo

Capo Sezione Personale aeronautico

**ANNESSO I: Condizioni per l'acquisizione iniziale di una licenza AESA / Panoramica**

(Condizioni minimali per l'acquisizione iniziale di una licenza di pilota)

<b>LICENZE AESA NON CONFORMI ALLE NORME DELL'OACI (VALIDE SOLO NEI TERRITORI REGOLAMENTATI DALL'UE)</b>				
<b>Nuove categorie di licenze</b>				
<b>Condizioni:</b>	<b>LAPL(A) (Aeroplane)</b>	<b>LAPL(H) (Helicopter)</b>	<b>LAPL(S) (Sailplane)</b>	<b>LAPL(B) (Balloon)</b>
Età minima per voli "solo" (allievi):	16 anni	16 anni	14 anni	14 anni
Età minima per l'acquisizione della licenza:	17 anni	17 anni	16 anni	16 anni
Formazione:	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)
Esame teorico:	Al livello PPL(A)	Al livello PPL(H)	Al livello SPL	Al livello BPL
Esame di radiotelegrafia:	Si*	Si*	Si*	Si*
Language Proficiency:	Si*	Si*	Nein	Nein
Esame pratico:	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato
Esperienza di volo e credito:	Secondo FCL.110.A	Secondo FCL.110.H	Secondo FCL.110.S	Secondo FCL.110.B
Certificato medicale:	Minimo LAPL	Minimo LAPL	Minimo LAPL	Minimo LAPL

\* Senza privilegi di radiotelegrafia rispettivamente prova delle competenze linguistiche (Language Proficiency) i privilegi dei detentori di licenza saranno ristretti.

<b>ICAO-KONFORME EASA-LIZENZEN</b>									
<b>Categorie esistenti secondo JAR-FCL</b>								<b>Nuove categorie di licenze</b>	
<b>Voraussetzungen:</b>	<b>PPL(A) (Aeroplane)</b>	<b>CPL(A) (Aeroplane)</b>	<b>MPL (Aeroplane)</b>	<b>ATPL(A) (Aeroplane)</b>	<b>PPL(H) (Helicopter)</b>	<b>CPL(H) (Helicopter)</b>	<b>ATPL(H) (Helicopter)</b>	<b>SPL (Sailplane)</b>	<b>BPL (Balloon)</b>
Età minima per voli "solo" (allievi):	16 anni	16 anni	16 anni	16 anni	16 anni	16 anni	16 anni	14 anni	14 anni
Età minima per l'acquisizione della licenza:	17 anni	18 anni	18 anni	21 anni	17 anni	18 anni	21 anni	16 anni	16 anni
Formazione:	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)	Scuola di volo (ATO)
Esame teorico:	Al livello PPL(A)	Al livello CPL(A)	Al livello ATPL(A)	Al livello ATPL(A)	Al livello PPL(H)	Al livello CPL(H)	Al livello ATPL(H)	Al livello SPL	Al livello BPL
Esame di radiotelegrafia:	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Language Proficiency:	Si**	Si	Si	Si	Si**	Si	Si	Nein	Nein
Esame pratico:	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato	Con esaminatore autorizzato
Esperienza di volo e credito:	Secondo FCL.210.A	Secondo FCL.315	Secondo FCL.410.A	Secondo FCL.510.A	Secondo FCL.210.H	Secondo FCL.315	Secondo FCL.510.H	Secondo FCL.210.S	Secondo FCL.210.B
Certificato medicale:	Class 2	Class 1	Class 1	Class 1	Class 2	Class 1	Class 1	Class 2	Class 2

\*\* Senza prova delle competenze linguistiche (Language Proficiency) i privilegi dei detentori di licenza saranno ristretti.

## ANNESSO II

### Estratto di Part.FCL concernente i requisiti di attività di volo recente per le licenze LAPL e SPL, BPL

#### FCL.140.A LAPL(A) — Requisiti di attività di volo recente

- a. I titolari di una licenza LAPL(A) possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto dopo avere completato, negli ultimi 24 mesi, come piloti di velivoli o TMG:
  - (1) almeno 12 ore di volo come pilota in comando, inclusi 12 decolli ed atterraggi; e
  - (2) addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.
- b. I titolari di una LAPL(A) che non soddisfino i requisiti di cui alla lettera a) devono:
  - (1) sottoporsi a controlli di professionalità con un esaminatore prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza; o
  - (2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).

#### FCL.140.H LAPL(H) — Requisiti di attività di volo recente

- a. I titolari di una licenza LAPL(H) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un tipo specifico di elicotteri soltanto quando abbiano completato negli ultimi 12 mesi su elicotteri di quel tipo:
  - (1) almeno 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 6 decolli, avvicinamenti e atterraggi; e
  - (2) un addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.
- b. I titolari di una LAPL(H) che non soddisfino i requisiti di cui alla lettera a) devono:
  - (1) sottoporsi a controlli di professionalità con un esaminatore sul tipo specifico prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza; o
  - (2) ) effettuare il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore per essere conforme ai requisiti di cui alla lettera a).

#### FCL.140.S LAPL(S) — Requisiti di attività di volo recente

- a. Alianti e alianti a motore. I titolari di una licenza LAPL(S) possono esercitare i privilegi della loro licenza su alianti o alianti a motore soltanto quando abbiano completato negli ultimi 24 mesi, su alianti o alianti a motori, esclusi i TMG, almeno:
  - (1) 5 ore di volo come pilota in comando, inclusi 15 lanci;
  - (2) 2 voli di addestramento con un istruttore; IT 25.11.2011 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 311/19
- b. TMG. I titolari di una licenza LAPL(S) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un TMG soltanto quando abbiano:
  - (1) completato negli ultimi 24 mesi, su TMG:
    - i. almeno 12 ore di volo come pilota in comando, inclusi 12 decolli e atterraggi; e
    - ii. un addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con unistruttore.
  - (2) Qualora il titolare di una licenza LAPL(S) abbia anche i privilegi per pilotare velivoli, i requisiti di cui al punto b) (1) possono essere completati su velivoli.
- c. I titolari di una licenza LAPL(S) che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) o b) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
  - (1) superare i controlli di professionalità con un esaminatore su un aliante o un TMG, se del caso; o
  - (2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a) o b).

#### FCL.140.B LAPL(B) — Requisiti di attività di volo recente

- a. I titolari di una licenza LAPL(B) possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando hanno completato, negli ultimi 24 mesi, in una classe di palloni liberi almeno:
  - (1) 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 10 decolli ed atterraggi; e
  - (2) 1 volo di addestramento con un istruttore;
  - (3) in aggiunta, se un pilota è qualificato a pilotare più di una classe di palloni liberi, al fine di poter esercitare i suoi privilegi in un'altra classe, deve aver completato almeno 3 ore di volo in quella classe negli ultimi 24 mesi, inclusi 3 decolli e atterraggi.
- b. I titolari di una licenza LAPL(B) che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
  - (1) superare i controlli di professionalità con un esaminatore nella classe appropriata; o
  - (2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).

#### **FCL.230.S SPL — Requisiti di attività di volo recente**

I titolari di una SPL possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando soddisfano i requisiti di attività di volo recente di cui alla parte FCL.140.S.

#### **FCL.230.B BPL — Requisiti di attività di volo recente**

- a. I titolari di una BPL possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando hanno completato, in una classe di palloni liberi, negli ultimi 24 mesi, almeno:
  - (1) 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 10 decolli ed atterraggi; e
  - (2) 1 volo di addestramento con un istruttore in un pallone libero nella classe appropriata e con la massima capacità dell'involucro per la quale hanno i privilegi;
  - (3) in aggiunta, i piloti qualificati a pilotare più di una classe di palloni liberi, al fine di poter esercitare i propri privilegi in un'altra classe, devono aver completato almeno 3 ore di volo in quella classe negli ultimi 24 mesi, inclusi 3 decolli e atterraggi.
- b. I titolari di una BPL che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
  - (1) superare controlli di professionalità con un esaminatore in un pallone libero nella classe appropriata e con la massima capacità dell'involucro per la quale hanno i privilegi; o
  - (2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).