



FAQ

Revisione parziale delle ordinanze non AESA

(entrata in vigore 1.4.2025)

I. Considerazioni generali

1. **Nella matricola svizzera sono registrati oltre 600 aeromobili non AESA, corrispondenti a circa il 20 per cento di tutti gli aeromobili attualmente iscritti nella matricola. Di quali aeromobili si tratta?**

Gli aeromobili non AESA comprendono gli aeromobili della categoria standard, conformi all'allegato 8 ICAO, e gli aeromobili della categoria speciale (Ecolight, Ultraleggeri (UL), Storici, Autocostruzioni, Limitati, Sperimentali e Con restrizioni). Gli aeromobili della categoria speciale non soddisfano l'allegato 8 dell'ICAO.

II. Ecolight/Ultraleggeri (UL)

2. **È vero che in Svizzera, a differenza dei Paesi vicini, la massa massima al decollo per gli UL è ancora di 300 kg per i monoposto e di 450 kg per i biposto?**

Ad eccezione degli autogiri, il peso degli Ecolight e degli UL è rimasto invariato (cfr. allegati attuali [Aeromobili delle categorie speciali](#)).

I 450 kg sono da intendersi sempre **SENZA** dispositivo di salvataggio (paracadute a rilascio pirotecnico). A questo riguardo non vi sono state modifiche. Per i dispositivi di soccorso venivano in precedenza conteggiati 22,5 kg. Oggi secondo l'allegato I AESA (vedi estratto qui di seguito) si calcolano 25 kg. Per un aeromobile biposto continuano ad essere calcolati 450 kg.

ANNEX I Aircraft referred to in point (d) of Article 2(3)

performed by an amateur, or a non-profit making association of amateurs, for their own purposes and without any commercial objective;

- (d) aircraft that have been in the service of military forces, unless the aircraft is of a type for which a design standard has been adopted by the Agency;
- (e) aeroplanes having measurable stall speed or the minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 35 knots calibrated air speed (CAS), helicopters, powered parachutes, sailplanes and powered sailplanes, having no more than two seats and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:

	Aeroplane/Helicopter/ Powered parachute/ powered sailplanes	Sailplanes	Amphibian or floatplane/ helicopter	Airframe mounted total recovery parachute
Single-seater	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Additional 30 kg MTOM	Additional 15 kg MTOM
Two-seater	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Additional 45 kg MTOM	Additional 25 kg MTOM
When an amphibian or a floatplane/helicopter is operating both as a floatplane/helicopter and as a land plane/helicopter, it must fall below the applicable MTOM limit				

3. Perché per la questione «UL e massa massima al decollo» non si è attesa la trattazione della [mozione 24.3112 Jauslin](#) in Parlamento?

Non si sa ancora quando questa mozione sarà trattata in Parlamento. In caso di accoglimento della mozione, il Consiglio federale avrebbe due anni di tempo per attuarla.

4. Perché gli Ecolight non vengono ammessi direttamente come ultraleggeri? Non sarebbe una semplificazione?

Gli aeromobili Ecolight sono azionati da motori a combustione; per contro, dal 2014 possono essere ammessi alla circolazione in Svizzera UL a propulsione elettrica, a condizione che siano conformi all'allegato 2 ODNA. Gli «Ecolight» svizzeri sono classificati all'estero anche come UL o «Microlight». Gli Ecolight in Svizzera devono soddisfare ulteriori esigenze di navigabilità, che l'UFAC verifica durante la procedura di ammissione. La categoria Ultraleggeri è stata creata successivamente. All'epoca il Consiglio federale prevedeva un'ulteriore categoria di aeromobili leggeri solo per gli aerei a propulsione elettrica e gli autogiri (tutti i tipi di propulsione). A differenza degli Ecolight, per gli UL non sono richieste ulteriori esigenze di navigabilità.

5. È vero che in futuro i proprietari di UL potranno effettuare da soli, ad esempio, le ispezioni a 50/100 ore, a condizione che dispongano delle conoscenze, dell'attrezzatura e delle apparecchiature necessarie? E che danni di poco conto all'ala potranno essere riparati dal lattoniere dell'autofficina vicina?

La prima parte è corretta.

Nel caso illustrato, la riparazione non può essere effettuata in un'autofficina. Si potrebbe far ricorso ad «altre imprese specializzate», come ad esempio un'autofficina, nel caso di aeromobili autocostruiti con relativi motori (v. domande 12 e 14).

III. Categoria Storici: alcuni casi esemplificativi:

6. Un F-5F Tiger, un PC-6 o un PC-9 potrebbe continuare a essere utilizzato per uso civile dopo la messa fuori servizio da parte delle Forze aeree svizzere (smilitarizzazione, nulla osta da parte delle autorità statunitensi, ecc.)?

Sì, esatto.

7. La costruzione di repliche (come il Nieuport HB-RNA) e la loro ammissione nella matricola svizzera saranno in futuro escluse?

Parzialmente corretto. Le repliche nella categoria Storici non sono più possibili. La situazione è diversa nella categoria Autocostruzioni: in questa categoria, le repliche come il modello in questione sono ancora possibili, a condizione che vengano rispettati i requisiti e la procedura di ammissione per gli aeromobili autocostruiti.

8. È vero che il Super Constellation HB-RSC, a condizione che ne sia garantita l'aeronavigabilità, potrebbe essere nuovamente utilizzato con l'immatricolazione HB (con un massimo di 6 passeggeri), poiché al momento della modifica dell'ordinanza era iscritto nella matricola svizzera nella categoria «Storici»?

Esatto, per gli aeromobili già iscritti nella matricola svizzera si applica una sorta di «garanzia dei diritti acquisiti».

9. Un elicottero Alouette III come l'HB-XXM o un Bell UH-1D come l'HB-RXD potrà ancora essere ammesso in futuro nella categoria speciale «Storici»?

L'HB-XXM non è registrato nella categoria «Storici», ma è ancora nella categoria standard AESA.

Un Bell UH-1D come l'HB-RXD non può più essere ammesso nella categoria speciale «Storici» perché gli elicotteri con una massa massima al decollo superiore a 3175 kg saranno in futuro esclusi.

10. Che conseguenze avrà la nuova normativa nazionale sugli aerei d'epoca non iscritti nella matricola svizzera, come l'An-2 (LY, SP o YL) o il DC-3 / Beech 18 (N), ma stazionati in Svizzera?

Nessuna. L'ODNA è applicabile solo agli aeromobili registrati in Svizzera. Per gli aeromobili stranieri che operano in Svizzera con un'autorizzazione speciale, l'UFAC può imporre oneri al momento del rilascio di tale autorizzazione.

Attenzione:

Gli An-2 registrati all'estero ed esercitati in Svizzera sono, almeno in parte, aeromobili standard. Il Beech 18 con immatricolazione N e il DC-3 sono tutti registrati come aeromobili standard negli Stati Uniti e vengono utilizzati con un Certificate of Airworthiness. Si tratta quindi di aeromobili conformi all'allegato 8 dell'ICAO che non necessitano di un'autorizzazione speciale per volare in Svizzera (cfr. anche la domanda 1).

IV. Autocostruzioni

11. Quali interventi di manutenzione possono essere eseguiti in un'autofficina sugli aeromobili della categoria Autocostruzioni? Quali sono le condizioni da soddisfare?

Ai fini dell'ammissione alla circolazione, è sempre stato possibile installare in un aeromobile autocostruito un motore «non aeronautico», ad esempio un motore VW di un Maggiolino.

Secondo le precedenti disposizioni ODNA, gli interventi di manutenzione dovevano sempre essere eseguiti da personale o aziende specializzate nel settore aeronautico. Questo ha sempre dato adito a discussioni in relazione agli aeromobili autocostruiti. Oggi, un motore non aeronautico (magari proveniente da un'automobile) installato legalmente può essere successivamente sottoposto a manutenzione e revisione da parte di specialisti competenti (ad esempio, un'impresa specializzata nella manutenzione di automobili).

V. Categoria speciale

12. Quali aeromobili possono essere inclusi nelle sottocategorie «Limitati», «Sperimentali» e «Con restrizioni»?

Limitati

PC-7 appartenuti alle Forze aeree. Esiste fondamentalmente un modello civile del PC-7. In teoria, sarebbe quindi possibile anche la categoria standard. Tuttavia, poiché l'aeromobile ha avuto una carriera «militare», non corrisponde al 100 % al modello civile e non è stato mantenuto secondo gli standard civili, l'ammissione in questa configurazione è possibile nella categoria «Limitati».

Sperimentali:

Vari prototipi di addestratori Pilatus utilizzati per test di volo (cfr. domanda 14).

Con restrizioni:

Attualmente in questa categoria sono registrati due aeromobili. Un Nipper (per ragioni storiche, perché l'aeromobile è stato importato come tale negli anni '70) e un Turbo Bravo. Il Turbo Bravo è un pezzo unico e non corrisponde al modello certificato.

13. Finora il termine «sperimentale» si applicava solo agli aeromobili autocostruiti. Questo non genera confusione? Quanto è problematico che l'EAS si presenti come experimental.ch?

No, al contrario, porta a una maggiore chiarezza.

Il termine «sperimentale» è utilizzato in modo diverso nei vari Paesi. In molti Paesi, «sperimentale» è una sorta di termine generico per tutte le categorie speciali o per alcune di esse. In Svizzera, il termine «sperimentale» è destinato agli aeromobili utilizzati come piattaforme sperimentali nell'ambito delle attività di ricerca e sviluppo. Pilatus, ad esempio, utilizza i PC-21 come piattaforma sperimentale su cui testare nuove configurazioni/modifiche. Questi aeromobili non corrispondono mai a un al tipo approvato. Lo stesso vale per gli aeromobili per i quali è in corso una procedura di ammissione (prototipi).

Per ragioni storiche, gli autocostruiti venivano un tempo denominati sperimentali. Negli anni '60 e '70, gli autocostruiti venivano progettati a casa e costruiti come pezzi unici, ad esempio, in garage. La RSA-Suisse, all'epoca competente in materia di aeromobili autocostruiti, fu in seguito ribattezzata Experimental Aviation of Switzerland EAS e porta ancora oggi questo nome. Per questo motivo, in passato, in Svizzera si è affermata la denominazione «sperimentale» per gli aeromobili autocostruiti.

L'allegato per gli aeromobili autocostruiti è stato adeguato già da tempo; gli aeromobili autocostruiti devono quindi riportare l'iscrizione Homebuilt/Aeromobile autocostruito. La maggior parte degli aeromobili autocostruiti sono oggi assemblati a partire da kit prefabbricati. L'onere individuale di sviluppo per il costruttore sta quindi diventando sempre minore.

Esistono aerei più vecchi, ammessi alla circolazione prima di tale data, che riportano ancora l'iscrizione «Experimental». Dal punto di vista formale, ciò non è più corretto.

VI. Personale di manutenzione

14. Chi viene colpito dall'abolizione dei percorsi formativi nazionali per il personale di manutenzione? Dove viene impiegato oggi il personale addetto alla manutenzione degli aeromobili privo di una licenza secondo la parte 66?

Nessuno viene colpito. Le ordinanze (ODNA e OPMA) consentono già di far eseguire la maggior parte dei lavori a un titolare di licenza secondo la parte 66 anziché a un titolare di licenza nazionale. Le licenze nazionali sono richieste ancora solo per i componenti (perché l'AESA non li ha ancora regolamentati) per i tipi con motori a reazione o turboelica o per gli elicotteri. Ai sensi del nuovo

articolo 21 OPMA, i meccanici e i tecnici avionici necessitano di una menzione nazionale del tipo di aeromobile per lavorare su questi componenti.

15. Sarebbe possibile per gli ex collaboratori delle Forze aeree utilizzare il proprio know-how per eseguire lavori di manutenzione su un aeromobile precedentemente appartenuto alle Forze aeree stesse?

Sì, in linea di massima continua ad essere possibile. Dopotutto, per determinati modelli di aeromobili (in particolare militari) non esistono licenze civili. Per ogni classe di aeromobili storici sono previsti requisiti diversi per il personale addetto alla manutenzione. Un'altra opzione, addirittura obbligatoria per alcune classi di aeromobili storici, è che i lavori vengano eseguiti presso un'impresa di manutenzione certificata.

16. Le associazioni AeCS, EAS e AAA of Switzerland sono state coinvolte nell'elaborazione della nuova normativa?

Sì, tutte le associazioni sono state consultate nel cosiddetto «stakeholder involvement».