



FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE

A.S.D. dei CLUB ITALIANI COSTRUTTORI DI AEROMOBILI AMATORIALI E STORICI
già Associazione Italiana Costruttori di Aerei
Diplome d'Honneur FAI 1993, 2000

via Matteotti, 1 Aeroporto di Bresso 20091 - Bresso (Mi) Italia tel./fax 02-66503024 segreteria@federazioneicap.it

Bresso, 29 gennaio 2015

Chiarimenti circa alcune novità della NAV-15F

Partiamo dalla eliminazione della necessità di trascrizione dell'abilitazione al velivolo sulla licenza di pilotaggio (solo per i velivoli definiti "convenzionali")

Tale necessità aveva portato nel tempo a interpretazioni diverse e spesso "fantasiose" da parte delle varie Direzioni Aeroportuali. Ora, con le nuove procedure sancite dalla 15 F si stabilisce che per i velivoli a "pilotaggio convenzionale", *"il costruttore che alla fine delle prove di volo abbia ottenuto il rilascio del Permesso di volo è automaticamente autorizzato al pilotaggio purchè in possesso di una licenza in corso di validità per la classe di aeromobile"*.

Tutte le altre regole per i velivoli a pilotaggio convenzionale rimangono invariate:

- il pilotaggio del velivolo è limitato al/ai costruttori amatoriali riportati sul Permesso di volo.
- se si vuole abilitare un pilota diverso dal costruttore la procedura è quella descritta ai paragrafi 6.4.2 e 6.4.3 della NAV-15F, cioè il costruttore assume le funzioni di istruttore (come prima), deve preparare un programma idoneo, farlo approvare da ENAC (o dalla Federazione CAP se sotto la sua sorveglianza), e al termine del periodo di addestramento rilascia parere favorevole e trascriverà sul libretto di volo l'autorizzazione al pilotaggio del velivolo. Occorrerà però comunicare ad ENAC (o alla F-CAP che lo trametterà ad ENAC) tale trascrizione ad avvenuto completamente positivo dell'addestramento.

Per gli aeromobili di "tipo specifico" o "non convenzionali" come verranno classificati al momento della compilazione della Denuncia di Costruzione, ci si rifà a quanto riportato al punto 6.4.5 della Circolare, ovvero si procederà come prima richiedendo specifiche abilitazioni per tipo.

Sarebbe ora il caso di fare anche una precisazione sulle attribuzioni di capacità acrobatiche ai velivoli di costruzione amatoriale, che ultimamente sembrano essere maggiormente richieste.

Non intendiamo parlare di progetti originali, che verranno trattati di volta in volta secondo il caso particolare, bensì del caso di kit o di progetti di tipo riconosciuto e del quale esistano operativi numerosi esemplari, impiegabili in categoria Utility e Acrobatica. In questi casi, per verificare la condizione di acrobaticità espressa dal progettista/fabbricante del kit, si dovrà aggiungere ad un normale programma di prove di volo, quelle prove particolari tese a verificare le manovre autorizzate e le limitazioni previste per il tipo di velivolo.

Questo perchè il concetto stesso di costruzione amatoriale ritiene che il velivolo costruito sia sempre un "prototipo", pur appartenendo ad un progetto di cui sono stati riprodotti vari esemplari, perchè la bontà costruttiva può variare da costruttore a costruttore, ovvero non si può garantire il medesimo standard qualitativo delle costruzioni certificate di grande serie.

Se la condizione di acrobaticità non è stata testata in occasione delle prove di volo effettuate in occasione del primo rilascio del PdV, e il velivolo lo consente secondo quanto previsto dal progettista, è possibile fare richiesta per l'estensione di tale PdV. In questo caso si dovrà fare una richiesta di emissione di un PdV a scopo collaudo, far approvare un programma idoneo, effettuare le prove di volo acro, fare la relazione sul comportamento del velivolo e la sua corrispondenza a quanto previsto dal



FEDERAZIONE CLUB AVIAZIONE POPOLARE

progettista/costruttore del kit e chiedere quindi il rilascio del nuovo PdV che autorizzerà SOLO le manovre acro testate e riportate nell'apposito capitolo aggiunto al Manuale di Volo originario.

In ogni caso si ricorda che per effettuare l'acrobazia è necessario essere in possesso della relativa abilitazione, rilasciata da scuola certificata (da ENAC o EASA), e che l'abilitazione sia trascritta sulla licenza di volo.

Ci auguriamo di essere stati sufficientemente chiari e di aiuto a voi tutti.

Raccomandiamo comunque una lettura accurata della NAV-15F, che rimane la normativa e la linea guida della costruzione amatoriale nel nostro paese, e che quindi non può essere ignorata, anche solo in parte, dai costruttori amatoriali.

Alla Federazione spettará il compito di suggerire ad ENAC altre necessarie modifiche e migliorie per venire incontro alle nuove necessità delle costruzione amatoriale (che purtroppo non siamo riusciti ad ottenere ora, ma non disperiamo).

Grazie dell'attenzione.

P.S.

La NAV-15F può essere scaricata direttamente da [questo sito ENAC](#)