



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC

---

# **Licenze AESA per piloti di velivoli e elicotteri**

**Un corso di addestramento per candidati alla  
licenza di pilota AESA**

Luglio 2016

---



# Scopo di questa presentazione



Il partecipante potrà:

- capire i principi alla base delle nuove licenze
- capire e mettere in pratica correttamente i privilegi e gli obblighi derivanti dalla licenza e dalle relative abilitazioni
- attuare correttamente le condizioni per la prorogazione/il rinnovo delle abilitazioni AESA
- effettuare correttamente la conversione dell'attuale licenza in una licenza AESA.



# European Aviation Safety Agency (EASA/AESA)

L'UE intende disciplinare in modo unitario il settore dell'aviazione civile presso i suoi membri.

## **Obiettivi:**

- raggiungimento e mantenimento di un livello di sicurezza elevato e unitario nell'ambito dell'aviazione civile in Europa
- garanzia di un livello di protezione ambientale elevato e unitario
- agevolazione della libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi

A questo scopo nel 2002 è stata fondata l'AESA con sede a Colonia.

Non sono oggetto di regolamentazione:

Apparecchi volanti microlight/ultraleggeri, oldtimer, apparecchi volanti sperimentali, prototipi, parapendii, ecc.

*La Svizzera ha chiesto di aderire all'AESA nel 2005 ed è entrata a far parte dell'associazione a pieno titolo nel 2006.*

*L'adesione all'AESA e il nuovo documento di base (regolamento 216/2008), sono stati approvati all'unanimità dal Parlamento svizzero.*



# Informazioni sull'AESA

- I regolamenti approvati dalla Commissione europea sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'UE in tutte le lingue degli Stati membri e la loro attuazione è obbligatoria all'interno dell'UE (implementing rules)
- Dopo l'approvazione del «Comitato misto Svizzera-UE» l'attuazione di questi regolamenti è obbligatoria anche in Svizzera
- Le raccomandazioni e le direttive dell'AESA sono pubblicate per il momento solo in inglese (Acceptable Means of Compliance, AMC e Guidance Material, GM). Esse possono essere modificate previa autorizzazione dell'AESA.

***Importante:*** l'introduzione della regolamentazione AESA è un processo continuo che richiede adeguamenti sistematici del diritto aeronautico elvetico da parte dell'UFAC. Le attuali norme svizzere rimangono in vigore finché non sono sostituite dalle nuove regole AESA.



# Basi giuridiche delle licenze di volo (Part-FCL)

La documentazione ufficiale è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'UE del 25.11.2011 sotto forma di regolamento (UE) n. 1178/2011.

*„Commission Regulation (EU) No 1178/2011“*

Le disposizioni d'esecuzione sono state pubblicate dall'AESA il 15 dicembre 2011.

*„Acceptable Means of compliance and Guidance Material to Part-FCL“*

L'introduzione in Svizzera della Part-FCL è stata approvata dal «Comitato misto Svizzera-UE» il 15 maggio 2012.

*La Commissione europea ha definito dei termini transitori che variano a seconda del settore aeronautico. In ogni caso, l'introduzione della parte FCL dovrà essere conclusa integralmente entro **aprile 2018**.*



# Spiegazioni e definizioni

1/2

*Versione italiana del regolamento (UE) 1178/2011:*

- **Aeromobili**, macchina il cui sostentamento nell'atmosfera deriva dalla reazione dell'aria, diversa dalla reazione dell'aria contro la superficie della terra.
- **Categoria di aeromobili**, la categorizzazione degli aeromobili secondo le caratteristiche di base specificate: per esempio velivolo, convertiplano, elicottero, dirigibile, aliante, pallone libero.
- **Tipo di aeromobile**, una categorizzazione di aeromobili che necessita di un'abilitazione per tipo così come stabilito dai dati di idoneità operativa di cui alla parte 21 e che include tutti gli aeromobili con le stesse caratteristiche progettuali, incluse tutte le modifiche con l'eccezione di quelle risultanti in un cambiamento del funzionamento o delle caratteristiche di volo.
- **Velivolo**, aeromobile a motore, con ala fissa, più pesante dell'aria, sorretto in volo dalla reazione dinamica dell'aria a contatto con le sue ali.
- **Motoaliante (Touring Motor Glider, TMG)**, una classe specifica di alianti muniti di motore o propulsore non retrattili, integralmente installati. È capace di decollare e salire di quota con propria potenza, secondo il manuale di volo.
- **Elicottero**, aeromobile più pesante dell'aria, sostenuto in volo principalmente dalla reazione dell'aria su uno o più rotori moto-propulsi su un asse sostanzialmente verticale.



# Spiegazioni e definizioni

2/2

*Concetti particolari:*

L'AESA definisce come "trasporto aereo commerciale" il trasporto di passeggeri, merci o posta effettuato dietro compenso. Il concetto viene interpretato in modo diverso dai singoli Stati membri. Attualmente in Svizzera si applica in proposito l'articolo 100 ONA.

Per i titolari di licenze di pilota JAR-FCL non ci saranno cambiamenti maggiori. Le licenze vengono convertite automaticamente. Perciò, questa presentazione si rivolge piuttosto ai piloti di velivoli o elicotteri titolari di una licenza nazionale (RPPL o « based on ») o di una licenza OACI e ai candidati alla formazione di base AESA per il conseguimento iniziale di una licenza di base per velivolo o elicotteri come pure le estensioni della stessa.

Questa presentazione non si attarda sulla formazione necessaria per il conseguimento iniziale di una licenza di pilota commerciale o pilota di linea o di un certificato di istruttore. Gli articoli rilevanti sono elencati nella raccolta "AESA Part-FCL/Part-MED: articoli rilevanti" e possono essere studiati da autodidatta.

*Per ragioni di semplicità in questa presentazione viene usata solo la forma maschile, che comprende ovviamente anche quella femminile.*



# Cosa cambia per il piloti in Svizzera?

## *No Panic!*

Non si reinventa la ruota!

Tuttavia ci sono alcuni cambiamenti e adattamenti nel ambito

- del addestramento
- delle basi giuridiche
- dei privilegi e obblighi dei piloti di velivoli e elicotteri.





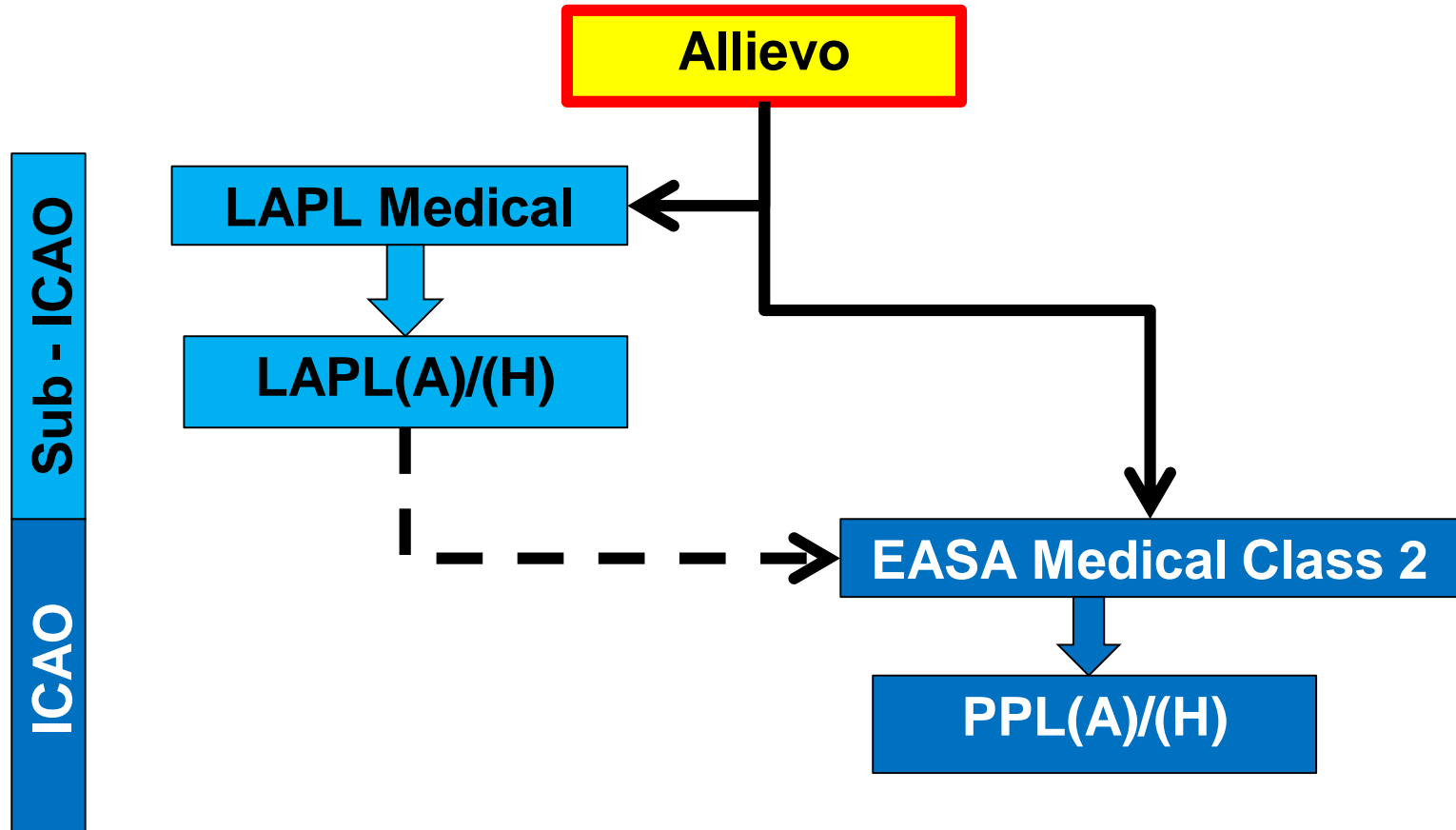


# Cambiamenti importanti

- Vi sono **2 licenze di base** per piloti di velivoli o elicotteri:
  - a) Light Aircraft Pilot License o **LAPL(A)** per velivoli, **LAPL(H)** per elicotteri.
  - b) Private Pilot License o **PPL(A)** per velivoli, **PPL(H)** per elicotteri.
- **Tutti** i piloti devono dimostrare di sottoporsi regolarmente a una **visita da parte di un medico aeronautico**.
- Non è richiesta un'età minima per l'inizio dell'addestramento; l'**età minima** per un volo da solista è **16 anni**.
- **L'addestramento teorico e pratico** deve essere impartito da una scuola di volo (Approved Training Organisation o **ATO**).
- Le esigenze per il conseguimento di una licenza LAPL sono più elevate rispetto alle esigenze per la licenza attuale RPPL (licenza ristretta di pilota privato) svizzera. I titolari di una licenza RPPL devono recuperare gli elementi di formazione disattesi se desiderano conseguire una licenza LAPL.
- **I voli con passeggeri** a bordo **senza retribuzione in voli non commerciali** possono essere effettuati senza aver sostenuto una prova specifica, a condizione che il pilota adempia i requisiti necessari riguardo all'**esperienza di volo**. Tuttavia, i titolari di una LAPL possono trasportare **un massimo di 3 passeggeri**, in modo che non vi siano mai più di 4 persone a bordo dell'aeromobile. Inoltre, i titolari di una LAPL(A) possono trasportare passeggeri solo se hanno completato, dopo il rilascio della licenza, 10 ore di tempo di volo come PIC.



# Licenze LAPL(A)/(H) o PPL(A)/(H)





# EASA Medical

## LAPL Medical:

- Abilitazione per una **LAPL**
- Visita medica in CH da parte di un medico aeronautico ufficiale (AME)
- I requisiti sono **inferiori** agli standard Medical Class 2 OACI
- Valido solo **all'interno dei Paesi membri AESA**
- **Validità:**
  - < 40 anni = 60 mesi
  - > 40 anni = 24 mesi

## Medical Class 2:

- Abilitazione per una **PPL**
- Visita medica in CH da parte di un medico aeronautico ufficiale (AME)
- I requisiti corrispondono agli standard Medical Class 2 OACI
- Valido **in tutto il mondo**
- **Validità:**
  - < 40 anni = 60 mesi
  - 40-50 anni = 24 mesi
  - > 50 anni = 12 mesi

**La Medical Class 1 EASA corrisponde alla Medical Class 1 OACI ed è necessaria per i piloti professionali su velivoli e elicotteri.**



# LAPL o PPL?

## LAPL

- Addestramento presso una **ATO**
- Età minima di **17 anni** per l'esame pratico
- Privilegi per operazioni come PIC **senza retribuzione** in voli **non commerciali** nella categoria di aeromobile corrispondente. Ristretto ai velivoli a motore singolo a pistoni (terra) o TMG rispettivamente elicotteri a motore singolo con una massa massima al decollo certificata di **2 000 kg o inferiore**.
- **Voli con passeggeri:** massimo **3 passeggeri** (massimo **4 persone** a bordo). LAPL(A): Solo se sono state completate, dopo il rilascio della licenza, 10 ore di tempo di volo come PIC.

## PPL

- Addestramento presso una **ATO**
- Età minima di **17 anni** per l'esame pratico
- Privilegi per operazioni come PIC o copilota **senza retribuzione** in voli **non commerciali** nella categoria di aeromobile corrispondente.  
**Eccezione:** il titolare di una PPL con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per fornire istruzione di volo rispettivamente condurre esami.
- **Voli con passeggeri:** nessuna restrizione specifica, a condizione che il pilota adempia i requisiti necessari riguardo all'**esperienza di volo**.



# Differenze rilevanti tra RPPL e LAPL

## RPPL

- Medical Class 2
- Addestramento presso una **RF o FTO**, formazione teorica tramite studio da autodidatta ammessa.
- Età minima di **16 anni** per iniziare la formazione, **17 anni** per l'esame pratico.
- L'esame teorico della materia 90, i privilegi di radiotelegrafia, la specializzazione linguistica come pure la formazione pratica di radionavigazione non sono richiesti.
- Privilegi per operazioni come PIC in voli **non commerciali** a bordo di velivoli monomotori a pistoncini immatricolati in Svizzera negli spazi aerei E, F e G (con autorizzazione del competente organo della circolazione aerea: avvicinamenti e decolli su e da aerodromi situati all'interno di una zona di controllo dello spazio aereo D).
- **Voli con passeggeri:** massimo **3 passeggeri** se <100 ore d'esperienza di volo.

## LAPL

- LAPL Medical
- Addestramento teorico e pratico presso una **ATO**
- Nessuna età minima per iniziare la formazione. Età minima di 16 anni per voli da solista e di **17 anni** per l'esame pratico.
- Esame teorico della materia 90 (scritto e orale) obbligatorio, la formazione pratica di radionavigazione è parte integrante della formazione, è obbligatoria la specializzazione linguistica se il pilota è richiesto di utilizzare il radiotelefono.
- Privilegi per operazioni come PIC **senza retribuzione** in voli **non commerciali** nella categoria di aeromobile corrispondente. Valido nell'intero spazio AESA. Ristretto agli aeromobili con una massa massima al decollo certificata di **2 000 kg o inferiore**.
- **Voli con passeggeri:** massimo **3 passeggeri** (massimo **4 persone** a bordo), a condizione che il pilota adempia i requisiti necessari riguardo all'**esperienza di volo**.



# Requisiti di attività di volo recente

Le **licenze AESA** rimangono **sempre valide!**

I privilegi possono tuttavia essere esercitate soltanto se sono adempite le condizioni seguenti:

- si è in possesso di un **certificato medico valido** e

## **Per titolari di una LAPL(A):**

- negli **ultimi 24 mesi** che precedono il volo previsto si hanno all'attivo almeno **12 ore di volo come PIC** su velivoli o TMG, inclusi **12 decolli ed atterraggi**, e se è fornita la prova di un **addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale** con un istruttore.

## **Per titolari di una LAPL(H):**

- negli **ultimi 12 mesi** che precedono il volo previsto si hanno all'attivo almeno **6 ore di volo come PIC** su elicotteri di quel tipo, inclusi **6 decolli, avvicinamenti ed atterraggi**, e se è fornita la prova di un **addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale** con un istruttore.

## **Per titolari di una PPL(A) o PPL(H), una licenza di pilota commerciale o di linea:**

- si è in possesso di una abilitazione valida per la classe rispettivamente il tipo di aeromobile utilizzato.



# Requisiti mancanti

I titolari di una **LAPL** che non adempiono i requisiti necessari per la proroga/il rinnovo delle loro abilitazioni devono:

- a) superare i **controlli di professionalità** con un esaminatore; oppure
- b) 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 mancanti.

I titolari di una **PPL** (o di una licenza superiore) che non adempiono i requisiti necessari per la proroga/il rinnovo delle loro abilitazioni devono superare i **controlli di professionalità** con un esaminatore.







# Trasporto di passeggeri

Un pilota non può utilizzare un aeromobile come PIC in attività di trasporto aereo commerciale o per trasportare passeggeri, a meno che non abbia svolto, nei **90 giorni** che precedono il volo previsto, almeno **3 decolli, 3 avvicinamenti e 3 atterraggi** in un aeromobile dello stesso tipo o della stessa classe.







# Addestramento AESA

## Addestramento di base (cambiamenti)

- Adeguamento dei programmi di studio (teoria e pratica)
- Scuole di volo certificate ATO
- Formazione teorica + pratica presso una ATO
- Volo di navigazione come solista: LAPL(A)/(H) almeno 150 km (80 NM), PPL(A) almeno 270 km (150 NM), PPL(H) almeno 185 km (100 NM).

## Addestramento e abilitazioni aggiuntive

### Velivoli e elicotteri:

- Estensione dei privilegi ad altre classi, altri tipi o varianti di aeromobili
- Abilitazione al volo notturno
- Abilitazione al volo in montagna
- Abilitazione al volo strumentale
- Formazioni superiori, per esempio qualificazioni di istruttori, formazioni per piloti commerciali e di linea, abilitazione alle prove in volo (non sono oggetto di questa presentazione).

### Abilitazioni specifiche per piloti di velivoli:

- Volo acrobatico
- Abilitazione al traino di alianti e al traino di striscioni pubblicitari\*

\* In Svizzera, secondo l'art. 83 ONA (RS 748.01), il rimorchiamento di banderuole è vietato!



# Addestramento pratico di base

- È possibile solo presso una ATO\*
- Comprende all'incirca 30 ambiti (Exercises)
- Il programma di studio PPL corrisponde all'incirca all'attuale addestramento. L'addestramento LAPL è simile all'addestramento PPL, ma sono richieste meno ore di volo e la formazione pratica di radionavigazione è meno estesa.

## Requisiti minimi in materia di esperienza di volo per il conseguimento di una licenza:

- LAPL(A): Almeno 30 ore di addestramento in volo, comprendenti almeno 6 ore di volo come solista sotto supervisione.
- LAPL(H): Almeno 40 ore di addestramento in volo, comprendenti almeno 10 ore di volo come solista sotto supervisione.
- PPL(A)/(H): Almeno 45 ore di addestramento in volo, comprendenti almeno 10 ore di volo come solista sotto supervisione.

*\* La conversione delle RF/FTO in ATO nell'ambito dei velivoli e elicotteri a luogo progressivamente dal 2013*



# Addestramento teorico di base

- È possibile solo presso una ATO ed è identico per LAPL e PPL. **Non** è ammesso solo lo studio da autodidatta.
- L'addestramento comprende 9 ambiti.
- Il programma di formazione teorica corrisponde all'addestramento attuale nella maggior parte delle materie. Un programma di formazione dell'UFAC adeguato agli AMC & GM dell'AESA per le 9 materie è pubblicato sul sito dell'UFAC.
- La **novità** è costituita dalla materia „**VFR Communications**“ (scritto e orale) che è entrata a far parte delle materie teoriche obbligatorie per tutte le categorie. L'esame scritto a luogo in una sessione d'esami teorici, l'esame orale in una sessione d'esame RTF.
- L'esame teorico può essere **suddiviso in diverse sessioni** e deve essere superato in tutte le materie entro **6 sessioni e 18 mesi al massimo** (a decorrere dalla fine del mese di calendario in cui il richiedente si sottopone per la prima volta all'esame). Sono concessi al **massimo 4 tentativi** per superare una singola materia. Una volta superato in tutte le sue parti, l'esame teorico è valido per un periodo di **24 mesi** (a partire dalla data del suo superamento) per il rilascio della LAPL o PPL.



# Abilitazione RTF e competenze linguistiche

1/2

- Oltre all'abilitazione RTF, i piloti di velivoli e elicotteri che devono utilizzare il radiotelefono necessitano di una specializzazione linguistica (almeno **livello 4**) nella lingua utilizzata.

## Abilitazione RTF:

- Per conseguire un'abilitazione RTF occorre superare un esame nella rispettiva lingua (prova delle **conoscenze nella fraseologia standard**).
- In Svizzera ciò avviene nell'ambito di un **esame pratico al suolo** (volo simulato) che si può tenere in inglese, tedesco, francese o italiano, ovvero nella lingua nella quale deve essere valida l'abilitazione RTF.
- L'addestramento deve avvenire conformemente al **programma di formazione dell'UFAC** per la materia 90. I detentori di licenze senza abilitazione RTF devono acquistare tale abilitazione affinché la licenza resti valida dopo il 7.4.2018.



# Abilitazione RTF e competenze linguistiche

2/2

## Competenze linguistiche:

- Per conseguire, prorogare o rinnovare una specializzazione linguistica occorre superare un esame linguistico nella o le lingue per le quali è stata conseguita l'abilitazione RTF. Dal 8 aprile 2013, anche per voli all'interno del territorio svizzero i piloti ai quali viene richiesto di utilizzare il radiotelefono devono disporre di una specializzazione linguistica. Le agevolazioni a livello nazionale per voli condotti esclusivamente secondo le norme di volo a vista all'interno del territorio svizzero non sono più ammesse da quando sono entrate in vigore le disposizioni dell'AESA. Sono applicabili le disposizioni dell'AIC B 007/2013. Link Internet:

[http://www.skyguide.ch/fileadmin/user\\_upload/publications/aic/AIC\\_B\\_007\\_2013.pdf](http://www.skyguide.ch/fileadmin/user_upload/publications/aic/AIC_B_007_2013.pdf)

- Validità della specializzazione linguistica secondo AESA:
  - Livello 4: 4 anni
  - Livello 5: 6 anni
  - Livello 6: validità illimitata

*Affinché nella Svizzera plurilingue sia resa possibile la comunicazione con i diversi servizi della sicurezza aerea e AFIS, si raccomanda l'ottenimento dell'abilitazione RTF e specializzazione linguistica in **inglese**.*



# Abilitazioni/formazioni aggiuntive

1/5

## **Estensione dei privilegi a un'altra classe di velivoli per titolari LAPL(A) (riferimento: FCL 135.A)**

L'addestramento in una ATO comprende:

- almeno 3 ore di addestramento in volo, comprendenti 10 decolli e atterraggi a doppio comando e 10 decolli e atterraggi come solista sotto supervisione
- istruzione teorica appropriata per l'abilitazione
- Test di abilitazione e esame orale delle conoscenze teoriche per l'altra classe con esaminatore.

## **Estensione dei privilegi a un altro tipo di elicotteri per titolari LAPL(H) (riferimento: FCL 135.H)**

L'addestramento in una ATO comprende:

- almeno 5 ore di addestramento in volo, comprendenti 15 decolli e atterraggi a doppio comando e 15 decolli e atterraggi come solista sotto supervisione
- istruzione teorica appropriata per l'abilitazione
- Test di abilitazione e esame orale delle conoscenze teoriche per l'altro tipo con esaminatore.

## **Estensione dei privilegi a un'altra variante di velivoli o elicotteri (tutte le categorie di licenza)**

- L'addestramento in una ATO comprende: addestramento sulle differenze e di familiarizzazione. L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel libretto di volo del pilota e deve essere firmato dall'istruttore.

## **Estensione dei privilegi a altre classi o altri tipi di aeromobili per titolari di una PPL (o licenza superiore)**

I requisiti sono definiti nel regolamento (UE) n. 1178/2011, sottoparte H (abilitazioni per classe e per tipo). L'addestramento in una ATO dipende tra l'altro della complessità del aeromobile.



## Abilitazione al volo notturno

### Velivoli:

Prerequisiti per titolari di una LAPL(A): Prima del completamento del corso di volo notturno, aver completato l'addestramento al volo strumentale di base richiesto per il rilascio della PPL.

L'addestramento in una ATO comprende:

- istruzione teorica
- almeno 5 ore di volo notturno incluso volo di navigazione a doppio comando e 5 decolli e 5 atterraggi completi come solista.

### Elicotteri:

Il conseguimento dell'abilitazione al volo notturno non è possibile per i titolari di una LAPL.

Prerequisiti per titolari di una PPL: aver completato almeno 100 ore di volo come pilota su elicotteri, a seguito del rilascio della licenza, comprendenti almeno 60 ore come PIC e 20 ore di volo di navigazione.

L'addestramento in una ATO deve essere completata entro un periodo di 6 mesi e comprende:

- 5 ore di istruzione teorica
- 10 ore di addestramento strumentale a doppio comando su elicotteri
- 5 ore di volo notturno incluso volo di navigazione a doppio comando e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio.



## Abilitazione al volo in montagna

### Velivoli:

- L'abilitazione iniziale al volo in montagna può essere ottenuta su ruote **oppure** sci. Estensione dei privilegi di utilizzare velivoli muniti di ruote o sci se il pilota effettua un apposito corso di familiarizzazione aggiuntivo comprendente istruzione teorica e addestramento in volo.
- L'addestramento in una ATO deve essere completato entro un periodo di 24 mesi e comprende:
  - istruzione teorica
  - addestramento in volo
- Test di abilitazione con esaminatore: 6 atterraggi su almeno 2 superfici diverse designate come superfici che richiedono un'abilitazione al volo in montagna e diverse dalla superficie di decollo, e un esame orale di conoscenza teorica.

### Elicotteri:

Regolamento in fase di preparazione presso l'AESA.





## Abilitazione al volo strumentale (IR)

Il conseguimento non è possibile per titolari di una LAPL. Prerequisiti: Almeno PPL con abilitazione al volo notturno e almeno 50 ore di volo di navigazione come PIC di cui almeno 10 sulla categoria di aeromobili pertinente.

Le condizioni complementari e la durata dell'addestramento dipendono dal corso (modulare o integrato) e dalla categoria di aeromobili.

L'addestramento in una ATO comprende:

- istruzione teorica
- addestramento di volo

Esami:

- esame teorico in 7 ambiti, esame pratico al suolo per conseguire l'abilitazione RTF IFR.
- Test di abilitazione con esaminatore  
Per una IR monomotore: test di abilitazione con un aeromobile monomotore.  
Per una IR plurimotore: test di abilitazione con un aeromobile plurimotore.



## Abilitazioni particolari per velivoli

### Volo acrobatico

Per l'addestramento occorrono 40 ore di volo effettuati come PIC a seguito del rilascio della licenza.

L'addestramento in una ATO comprende:

- istruzione teorica appropriata per l'abilitazione
- almeno 5 ore o 20 voli di istruzione al volo acrobatico sulla categoria di aeromobili appropriata

### Traino di alianti

Per l'addestramento occorrono 30 ore di esperienza di volo come PIC e 60 decolli e atterraggi su velivoli o TMG, a seguito del rilascio della licenza.

L'addestramento in una ATO comprende:

- istruzione teorica sulle operazioni e procedure di traino
- almeno 10 voli di addestramento al traino di alianti, che includono almeno 5 voli di addestramento con un istruttore
- In più, per i piloti senza licenza di volo a vela, 5 voli in un aliante lanciato da un aeromobile.



# Licenza di pilota AESA

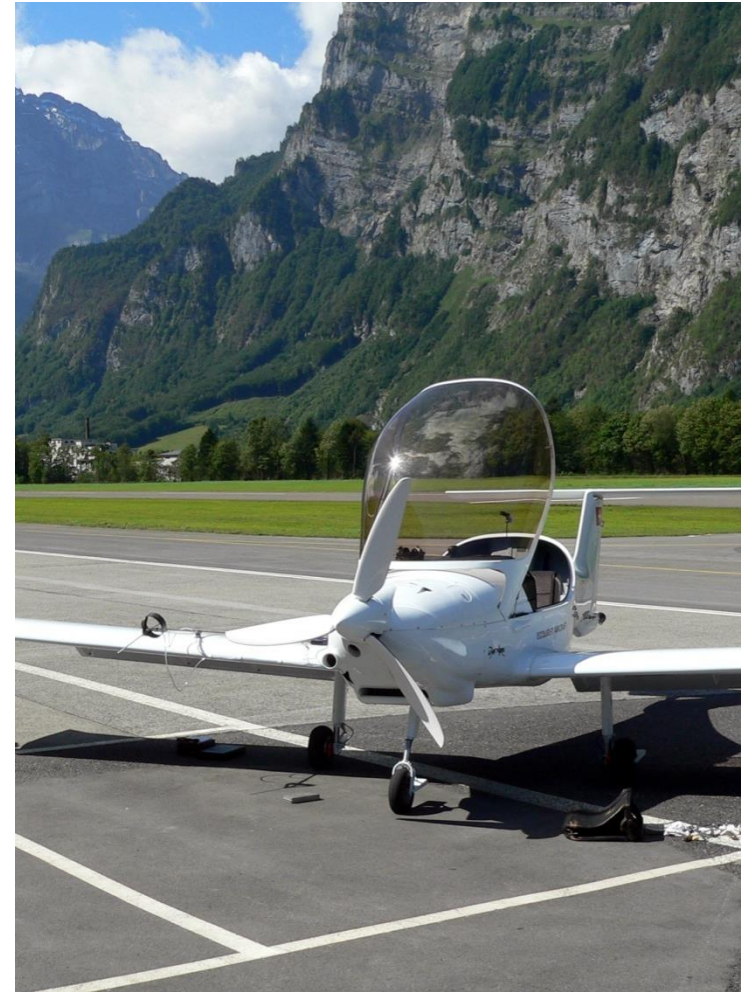
## Conversione

Le licenze **JAR-FCL** sono convertite automaticamente. Termine: Al più tardi entro **l'8 aprile 2018**.

I titolari di una licenza **nazionale (RPPL o «based on»)** o di una licenza **OACI** devono presentare domanda per la conversione in licenza **AESA**. Eventuali elementi di formazione disattesi devono essere recuperati previamente. La conversione di licenze **OACI** e **nazionali** deve essere completata al più tardi entro **l'8 aprile 2018**.

## Procedura

- Ricupero di elementi di formazione disattesi
- Certificato medico
- Modulo di richiesta
- Le estensioni rimangono acquisite





# Passaggio alla licenza di pilota AESA

## Adeguamenti all'AESA

L'UFAC ha già introdotto la seguente agevolazione:

- Soppressione dell'età minima per gli allievi piloti. Il primo volo da solista è possibile a partire da 16 anni.

*L'addestramento di volo secondo l'AESA può iniziare solo se la scuola di volo è in possesso di un'autorizzazione per ATO.*

## Conversione di licenze nazionali (RPPL o «based on») e licenze OACI in licenze AESA Part-FCL

1. L'addestramento «Conoscenze AESA Part-FCL/Part-MED» può essere impartito nell'ambito dei gruppi di volo sotto la direzione di una persona competente con l'ausilio di questa presentazione.
2. Occorre farsi rilasciare un Medical Class 1 o 2 AESA oppure un LAPL Medical AESA da un medico aeronautico.
3. Compilare il modulo UFAC per la richiesta di conversione:  
**Velivoli:**  
Single Pilot: Modulo UFAC 60.070 EASA, Multi Pilot: Modulo UFAC 60.071 EASA.  
**Elicotteri:**  
Single Pilot: Modulo UFAC 60.070 EASA, Multi Pilot: Modulo UFAC 60.071 EASA.
4. Inviare all'UFAC il modulo di richiesta con copia del certificato medico e fotocopie delle pagine rilevanti del libretto di volo.



# Riassunto

- Tutte le licenze svizzere OACI e nazionali (RPPL o «based on») attuali devono essere sostituite da licenze AESA al più tardi entro l'8 aprile 2018; le licenze JAR-FCL svengono convertite automaticamente entro l'8 aprile 2018.
- Tutti i titolari di una LAPL o PPL devono sottoporsi regolarmente a una visita medica conformemente al LAPL Medical o al Medical Class 2. A seconda del certificato medico può essere richiesta una LAPL o una PPL. Per le licenze superiori e l'IR occorre un Medical Class 1.
- Le licenze LAPL sono valide solamente negli Stati membri dell'AESA; inoltre vi sono restrizioni per i voli con passeggeri a bordo e rispetto alla massa massima al decollo certificata.
- Le licenze PPL (come anche le licenze superiori) sono valide in tutto il mondo. Possono essere trasportati passeggeri senza retribuzione in voli non commerciali, a condizione che il pilota adempia i requisiti necessari.
- Il rilascio di una licenza AESA presuppone un addestramento adeguato e il possesso di un certificato medico valido.



## Link utili

- Sito Web UFAC:  
<https://www.bazl.admin.ch/bazl/it/home/professionale/formazione-e-licenze/formazione-e-esami/esperti-di-esami-per-piloti.html>
- Sito Web AESA: <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/agency-decisions/2011/2011-016-R/AMC%20and%20GM%20to%20Part-FCL.pdf>
- Gazzetta ufficiale dell'UE: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ%3AL%3A2011%3A311%3ASOM%3AIT%3AHTML>



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

**A. NOZIONI FONDAMENTALI (estratto del programma di studio AESA dell'UFAC)**  
**Commission Regulation (EU) No 1178/2011**

1/10

## **Regolamenti**

- Oggetto (art. 1)
- Definizioni (art. 2)
- Rilascio di licenza di pilota e del certificato medico (art. 3)
- Licenze nazionali di pilota esistenti (art. 4)
- Certificati medici nazionali di pilota e di esaminatore aeromedico esistenti (art. 5)
- Condizioni per il riconoscimento di licenze di paesi terzi (art. 8)

## **Allegato I (Part-FCL)**

### **Sottoparte A: Requisiti generali**

- Autorità competente (FCL.001)
- Ambito di applicazione (FCL.005)
- Definizioni (FCL.010)
- Richiesta e rilascio di licenze, abilitazioni e certificati (FCL.015)
- Allievo pilota (FCL.020)
- Esami teorici per il rilascio delle licenze (FCL.025)
- Test pratico di abilitazione (FCL.030)
- Credito dato per il tempo di volo e per la conoscenza teorica (FCL.035)
- Esercizio dei privilegi delle licenze (FCL.040)
- Obbligo di portare con sé ed esibire i documenti (FCL.045)
- Registrazione del tempo di volo (FCL.050)
- Competenza linguistica(FCL.055)
- Attività di volo recente (FCL.060)
- Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale (FCL.065)
- Revoca, sospensione e limitazione di licenze, abilitazioni e certificati (FCL.070)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

2/10

## **Sottoparte B: LAPL**

### **Sezione 1 Requisiti comuni**

- LAPL – Età minima (FCL.100)
- LAPL – Privilegi e condizioni (FCL.105)
- LAPL – Crediti assegnati per la stessa categoria di aeromobili (FCL.110)
- LAPL – Corso di addestramento (FCL.115)
- LAPL – Esame teorico (FCL.120)
- LAPL – Test di abilitazione (FCL.125)

### **Sezione 2 Requisiti specifici per la LAPL per velivoli – LAPL(A)**

- LAPL(A) – Privilegi e condizioni (FCL.105.A)
- LAPL(A) – Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti (FCL.110.A)
- LAPL(A) – Estensione dei privilegi a un'altra classe o variante di velivoli (FCL.135.A)
- LAPL(A) – Requisiti di attività di volo recente (FCL.140.A)

### **Sezione 3 Requisiti specifici per la LAPL per elicotteri– LAPL(H)**

- LAPL(H) – Privilegi (FCL.105.H)
- LAPL(H) – Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti (FCL.110.H)
- LAPL(H) – Estensione dei privilegi a un altro tipo o variante di elicotteri (FCL.135.H)
- LAPL(H) – Requisiti di attività di volo recente (FCL.140.H)





# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

## **Sottoparte C: Licenza di pilota privato (PPL), licenza di pilota di aliante (SPL) e licenza di pilota di pallone libero (BPL)**

**3/10**

### **Sezione 1 Requisiti comuni**

- Età minima (FCL.200)
- Condizioni (FCL.205)
- Corso di addestramento (FCL.210)
- Esame teorico (FCL.215)
- Test di abilitazione (FCL.235)

### **Sezione 2 Requisiti specifici per la PPL per velivoli – PPL(A)**

- PPL(A) – Privilegi (FCL.205.A)
- PPL(A) – Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti (FCL.210.A)

### **Sezione 3 Requisiti specifici per la PPL per elicotteri – PPL(H)**

- PPL(H) – Privilegi (FCL.205.H)
- PPL(H) – Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti (FCL.210.H)

## **Sottoparte D: Licenza di pilota commerciale – CPL**

### **Sezione 1 Requisiti comuni**

- CPL – Età minima (FCL.300)
- CPL – Privilegi e condizioni (FCL.305)
- CPL – Esame teorico (FCL.310)
- CPL – Corso di addestramento (FCL.315)
- CPL – Test di abilitazione (FCL.320)

### **Sezione 2 Requisiti specifici per la categoria velivoli – CPL(A)**

- CPL(A) – Condizioni specifiche per i titolari della MPL (FCL.325.A)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

4/10

## **Sottoparte E: Licenza di pilota a equipaggio plurimo – MPL**

- MPL – Età minima (FCL.400.A)
- MPL – Privilegi (FCL.405.A)
- MPL – Corso di addestramento ed esami teorici (FCL.410.A)
- MPL – Abilità pratica (FCL.415.A)

## **Sottoparte F: Licenza di pilota di linea – ATPL**

### **Sezione 1 Requisiti comuni**

- ATPL – Età minima (FCL.500)
- ATPL – Privilegi (FCL.505)
- ATPL – Corso di addestramento ed esami teorici (FCL.515.A)

### **Sezione 2 Requisiti specifici per la categoria velivoli – ATPL(A)**

- ATPL(A) – Limitazione dei privilegi per i piloti già titolari della MPL (FCL.505.A)
- ATPL(A) – Prerequisiti, esperienza e riconoscimento dei crediti (FCL.510.A)
- ATPL(A) – Test di abilitazione (FCL.520.A)

### **Sezione 3 Requisiti specifici per la categoria elicotteri – ATPL(H)**

- ATPL(H) – Prerequisiti, esperienza e riconoscimento dei crediti (FCL.510.H)
- ATPL(H) – Test di abilitazione (FCL.520.H)

## **Sottoparte G: Abilitazione al volo strumentale – IR**

### **Sezione 1 Requisiti comuni**

- IR – Generalità (FCL.600)
- IR – Privilegi (FCL.605)
- IR – Prerequisiti e riconoscimento dei crediti (FCL.610)
- IR – Istruzione teorica e addestramento di volo (FCL.615)
- IR – Test di abilitazione (FCL.620)
- IR – Validità, rinnovo e ripristino (FCL.625)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

## **Sezione 2 Requisiti specifici per la categoria velivoli**

**5/10**

-IR(A) – Rinnovo (FCL.625.A)

## **Sezione 3 Requisiti specifici per la categoria elicotteri**

-IR(H) – Rinnovo (FCL.625.H)

-IR(H) – Estensione dei privilegi da elicotteri monomotore a elicotteri plurimotore (FCL.630.H)

## **Sottoparte H: Abilitazioni per classe e per tipo**

### **Sezione 1 Requisiti comuni**

-Circostanze per le quali sono richieste le abilitazioni per classe o per tipo (FCL.700)

-Privilegi del titolare di un'abilitazione per classe o per tipo (FCL.705)

-Abilitazioni per classe o per tipo – varianti (FCL.710)

-Requisiti per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo (FCL.725)

-Validità e ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo (FCL.740)

### **Sezione 2 Requisiti specifici per la categoria velivoli**

-Requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo – velivoli (FCL.720.A)

-Conoscenza teorica e istruzione di volo per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo – velivoli (FCL.725.A)

-Requisiti specifici per piloti impegnati in corsi per l'abilitazione per tipo a zero ore di volo (ZFTT) – velivoli (FCL.730.A)

-Corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo – velivoli (FCL.735.A)

-Rinnovo delle abilitazioni per classe e per tipo – velivoli (FCL.740.A)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

## **Sezione 3 Requisiti specifici per la categoria elicotteri**

**6/10**

- Requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per tipo – elicotteri (FCL.720.H)
- Corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo – elicotteri (FCL.735.H)
- Rinnovo delle abilitazioni per tipo – elicotteri (FCL.740.H)

## **Sottoparte I: Abilitazioni aggiuntive**

- Abilitazione al volo acrobatico (FCL.800)
- Abilitazione al traino di aerei e al traino di striscioni pubblicitari (FCL.805)
- Abilitazione al volo notturno (FCL.810)
- Abilitazione al volo in montagna (FCL.815)
- Abilitazione alle prove in volo (FCL.820)

## **Sottoparte J: Istruttori**

### **Sezione 1 Requisiti comuni**

- Certificati di istruttore (FCL.900)  
(ulteriori articoli elencati nel capitolo B. Nozioni aggiuntive per istruttori)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

7/10

## **Allegato III**

### **Requisiti per l'accettazione delle licenze rilasciate da o per conto di paesi terzi**

- A. Convalida delle licenze
- B. Conversione delle licenze

## **Allegato IV (Part-MED)**

### **Sottoparte A: Requisiti generali**

#### **Sezione 1 Disposizioni generali**

- Autorità competente (MED.A.001)
- Ambito di applicazione (MED.A.005)
- Definizioni (MED.A.010)
- Diminuzione dell'idoneità medica (MED.A.020)

#### **Sezione 2 Requisiti per la certificazione medica**

- Certificati medici (MED.A.030)
- Richiesta di certificato medico (MED.A.035)
- Rilascio, riconvalida e rinnovo di certificati medici (MED.A.040)
- Validità, riconvalida e rinnovo di certificati medici (MED.A.045)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

8/10

## B. NOZIONI ADDIZIONALI PER ISTRUTTORI

Commission Regulation (EU) No 1178/2011

### Allegato I (Part-FCL)

#### Sottoparte J: Istruttori

##### Sezione 1 Requisiti comuni

- Certificati di istruttore (FCL.900)
- Prerequisiti e requisiti generali per istruttori (FCL.915)
- Competenze e valutazione degli istruttori (FCL.920)
- Requisiti aggiuntivi per gli istruttori ai fini della licenza MPL (FCL.925)
- Corso di addestramento (FCL.930)
- Valutazione della competenza (FCL.935)
- Validità dei certificati di istruttore (FCL.940)

##### Sezione 2 Requisiti specifici per l'istruttore di volo – FI

- FI – Privilegi e condizioni (FCL.905.FI)
- FI – Privilegi ristretti (FCL.910.FI)
- FI – Prerequisiti (FCL.915.FI)
- FI – Corso di addestramento (FCL.930.FI)
- FI – Rinnovo e ripristino (FCL.940.FI)

##### Sezione 4 Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per tipo – TRI

- TRI – Privilegi e condizioni (FCL.905.TRI)
- TRI – Privilegi ristretti (FCL.910.TRI)
- TRI – Prerequisiti (FCL.915.TRI)
- TRI – Corso di addestramento (FCL.930.TRI)
- TRI – Valutazione della competenza (FCL.935.TRI)
- TRI – Rinnovo e ripristino (FCL.940.TRI)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

9/10

## **Sezione 5 Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per classe – CRI**

- CRI – Privilegi e condizioni (FCL.905.CRI)
- CRI – Prerequisiti (FCL.915.CRI)
- CRI – Corso di addestramento (FCL.930.CRI)
- CRI – Rinnovo e ripristino (FCL.940.CRI)

## **Sezione 6 Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione al volo strumentale – IRI**

- IRI – Privilegi e condizioni (FCL.905.IRI)
- IRI – Prerequisiti (FCL.915.IRI)
- IRI – Corso di addestramento (FCL.930.IRI)
- IRI – Rinnovo e ripristino (FCL.940.IRI)

## **Sezione 7 Requisiti specifici per l'istruttore di volo sui dispositivi di addestramento al volo – SFI**

- SFI – Privilegi e condizioni (FCL.905.SFI)
- SFI – Privilegi ristretti (FCL.910.SFI)
- SFI – Prerequisiti (FCL.915.SFI)
- SFI – Corso di addestramento (FCL.930.SFI)
- SFI – Rinnovo e ripristino (FCL.940.SFI)

## **Sezione 8 Requisiti specifici per l'istruttore per la cooperazione in equipaggio plurimo – MCCI**

- MCCI – Privilegi e condizioni (FCL.905.MCCI)
- MCCI – Privilegi ristretti (FCL.910.MCCI)
- MCCI – Prerequisiti (FCL.915.MCCI)
- MCCI – Corso di addestramento (FCL.930.MCCI)
- MCCI – Rinnovo e ripristino (FCL.940.MCCI)



# AESA Part-FCL/Part-MED: Articoli rilevanti

## **Sezione 9 Requisiti specifici per l'istruttore dell'addestramento sui dispositivi di simulazione – STI 10/10**

- STI – Privilegi e condizioni (FCL.905.STI)
- STI – Privilegi ristretti (FCL.910.STI)
- STI – Prerequisiti (FCL.915.STI)
- STI – Corso di addestramento (FCL.930.STI)
- STI – Rinnovo e ripristino del certificato STI (FCL.940.STI)

## **Sezione 10 Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione al volo in montagna – MI**

- MI – Privilegi e condizioni (FCL.905.MI)
- MI – Prerequisiti (FCL.915.MI)
- MI – Corso di addestramento (FCL.930.MI)
- MI – Validità del certificato MI (FCL.940.MI)

## **Sezione 11 Requisiti specifici per l'istruttore per le prove in volo – FTI**

- FTI – Privilegi e condizioni (FCL.905.FTI)
- FTI – Prerequisiti (FCL.915.FTI)
- FTI – Corso di addestramento (FCL.930.FTI)
- FTI – Rinnovo e ripristino (FCL.940.FTI)





Ci sono  
domande?

